

Base system

Podz-Glidz 141 — Stephan Rammerstorfer

Published	2024-08-16
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-141-base-system-stefan-rammerstorfer
Duration	01:18:21
Speakers	Lucian Haas, Stephan Rammerstorfer
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0141-base-system-stephan-rammerstorfer.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	14 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	20
Français	34
Show notes	34
Transcript	35

Deutsch

German · transcribed from the audio by faster-whisper large-v3

Show notes

Stephan „Rami“ Rammerstorfer macht sich nicht nur als Acro-Trainer viele Gedanken rund um Sicherheit und Gurtzeuge

Wer erinnert sich noch an Avasport? Der bulgarische Gurtzeug-Hersteller war jahrelang wichtige Größe und in manchen Bereichen auch Vorreiter in der Szene – zum Beispiel mit seinen robusten Acro-Gurtzeugen mit Base-System. Dabei wird der Hauptschirm beim Ziehen des Retters automatisch abgetrennt.

Ende 2020 musste Avasport allerdings Konkurs anmelden und verschwand vom Markt. Nur die Base-Gurtzeugserie gibt es heute immer noch beziehungsweise wieder, nun unter dem Markennamen Change Gravity.

Dahinter steckt der Schweizer Stephan Rammerstorfer, in der Szene besser bekannt als Rami. Zusammen mit früheren Avasport-Mitarbeitern hat der Acro- und Sicherheitstrainer 2022 die Produktion dieser Gurtzeuge neu aufgezogen. Warum? Weil er als leidenschaftlicher Acropilot den – wie er sagt – „Luxus“ und die Sicherheit eines Base-Systems nicht missen will.

In dieser 141. Folge von Podz-Glitz spreche ich mit Rami über das Base-System. Es geht um dessen Grundlagen, Vor- und Nachteile, wer so etwas überhaupt braucht, die Grenzen aber auch die Zukunft dieser Technik. Denn Base-Systeme könnten Ramis Ansicht nach selbst für Liegegurtzeuge vor allem im Wettbewerbsbereich eine sinnvolle Option sein.

Daneben kommen weitere Themen zur Sprache. Es geht um Risikomanagement beim Fliegen, das systematische Trainieren, die wichtige Rolle von Mentoren, den Wandel in der Acro-Szene und das Gleitschirmfliegen als Lifestyle.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik:

Track: Last Train North | Künstler: TrackTribe

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=-1azHK2pwqw>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS von Rami:

- Website Change Gravity: <https://change-gravity.ch/>

Transcript

[00:00:00] **Stephan Rammerstorfer:** Und da würde ich jetzt als eine Option das Base System durchaus als eine extrem sinnvolle Variante sehen, weil wir haben die Möglichkeit, gerade wenn wir einen Zusammenstoß haben in der Luft, zwei Schirme treffen sich, wir kennen das aus dem PWC, es hängt mal einer mit seinem Schirm am Gurzeug vom anderen dran, in dem Moment kann sich der untere, könnte sich wegklinken, tack, sein Retter geht auf, er fliegt wieder alleine, der obere nimmt noch seinen Schirm mit, geht zum Landen, perfektes Material ist wieder beisammen und ja, die Situation relativ einfach gelöst.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:01] **Stephan Rammerstorfer:** Heute mit Stefan Ramersdorfer und

[00:01:05] **Lucian Haas:** ich bin Lucian Haas.

[00:01:09] Wer erinnert sich noch an AvaSport? Der bulgarische Gurzeughersteller war jahrelang wichtige Größe und in manchen Bereichen auch Vorreiter in der Szene, zum Beispiel mit seinen robusten Agro -Gurzeugen mit Base -System. Dabei wird der Hauptschirm beim Ziehen des Retters automatisch abgetrennt. Ende 2020 musste AvaSport allerdings Konkurs anmelden und verschwand vom Markt. Nur die Base -Gurzeugserie gibt es heute immer noch, beziehungsweise wieder, nun unter der Marke Change Gravity. Dahinter steckt der Schweizer Stefan Ramersdorfer, in der Szene besser bekannt als Rami. Zusammen mit früheren AvaSport -Mitarbeitern hat der Agro - und Sicherheitstrainer 2022 die Produktion dieser Gurtzeuge neu aufgezogen.

[00:01:58] Warum? Weil er als leidenschaftlicher Agro -Pilot den, wie er sagt, Luxus und die Sicherheit eines Base -Systems nicht missen will. In dieser 141. Folge von Podz-Glidz spreche ich mit Rami über das Base -System. Es geht um dessen Grundlagen, Vor - und Nachteile, wer so etwas überhaupt braucht, die Grenzen, aber auch die Zukunft dieser Technik. Denn Base -Systeme könnten Ramis Ansicht nach, selbst für Liegegurtzeuge, vor allem im Wettbewerbsbereich, eine sinnvolle Option sein.

[00:02:30] Daneben kommen weitere Themen zur Sprache. Es geht um Risikomanagement beim Fliegen, das systematische Trainieren, die wichtige Rolle von Mentoren, den Wandel in der Agro -Szene und das Gleitschirmfliegen, als Lifestyle. Getroffen habe ich Rami übrigens in seinem Change -Gravity -Shop in Wolfen -Schießen. Das liegt im Engelberger Tal, wo ich im Juni 2024 zwei Wochen lang das Heim und die Katzen eines Fliegerpaares hüten durfte. Das gab mir die Gelegenheit, nicht nur die Gegend fliegerisch ein wenig zu erkunden, sondern auch zwei Podcast -Folgen aufzunehmen. Die vorausgehende Episode, Flugsau, ist ebenso dort entstanden.

[00:03:12] Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze meine Arbeit daran. Als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf dem Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:31] Stefan, bist du ein risikofreudiger Mensch? Ich würde sagen, nur bedingt. Nur bedingt. Das heisst bei manchen Sachen ja, bei manchen nicht. Oder was meinst du mit bedingt? Ich glaube, ein gewisses

[00:03:46] **Stephan Rammerstorfer:** Risiko muss man im Leben eingehen, um weiterzukommen. Aber das Risiko soll in einem überschaubaren Rahmen bleiben. Ich nehme da gerne mal immer die Ampel dazu. Grüner Bereich ist die Komfortzone, da sind wir unterwegs, das können wir. Oranger Bereich, ja, da ist ein gewisses Risiko da. Da können wir uns aber weiterentwickeln. Und der rote Bereich, das ist eigentlich Risikomanagement. Ja, Hochrisiko, da möchten wir eigentlich nicht hin. Und das sehe ich, für mich sehe ich mich gerne irgendwo im grünen, orangen Bereich. Roter Bereich möchte ich gerne vermeiden. Wie häufig warst du schon im roten Bereich?

[00:04:30] Ich würde sagen, im roten Bereich war ich bisher, wenn wir es aufs Fliegen beziehen, jetzt vielleicht einmal, zweimal, aber sicherlich nicht mehr. Und je mehr, dass ich geflogen bin, je mehr Erfahrung, das ich mitnehmen durfte, umso besser wurde das Ganze eigentlich auch. Umso mehr konnte ich mich selbst reflektieren und im Risikomanagement entsprechend auch anordnen.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Nun bist du ein sehr erfahrener Agroflieger und auch Agrotrainer und so etwas. Und für, ich sage mal, für einen Otto -Normalpiloten ist das, was Agropiloten machen, gefühlt immer im roten Bereich. Warum sagst du, eigentlich war ich höchstens einmal da drin?

[00:05:15] **Stephan Rammerstorfer:** Weil ich glaube, es gibt auch beim Agrofliegen, gibt es einen sehr systematischen Aufbau im Ganzen drin. Wenn ich den Aufbau sauber verfolge und für mich auch eine gewisse Struktur erschaffe, einen Trainingsplan ausarbeite, dann kann ich das Ganze eigentlich in einem sehr sicheren Rahmen trainieren. Ich kann mir auch die entsprechenden Rahmenbedingungen erarbeiten, sprich, ich kann mir ein Gurzeug, beschaffen, was mir zusätzliche Sicherheit bietet, mit mehreren Rettungsgeräten, mit einem grossen Protektor. Ich kann mir im Fluggebiet schauen, dass ich in ein Fluggebiet gehe, wo ich auch Sicherheit habe, sprich, ich kann über Wasser fliegen.

[00:06:04] Ich habe eine gute Box, wo ich freie Felder habe, auch wenn mal etwas schief geht. Ich kann einen Retter ziehen, komme sicher mit dem Retter runter. Das Bewusstsein für den Retter, das sehe ich alles so als essentielle Faktoren, wie ich eigentlich das Restrisiko minimieren kann. Und dann sehe ich das absolut nicht als irgendeinen Hochrisikobereich.

[00:06:31] **Lucian Haas:** Ist dann die Kunst des Agrofliegens, liegt das im Risikomanagement eigentlich?

[00:06:37] **Stephan Rammerstorfer:** Glaube ich absolut, weil es gibt natürlich viele Piloten, ich denke gerade in der heutigen Zeit, wir haben YouTube, wir haben YouTube, wir haben YouTube, wir haben YouTube, wir haben YouTube, wir haben YouTube, wir haben YouTube, viele Tutorials etc. Man sieht aber auch viel an Bildern, Reels usw. auf Social Media beispielsweise. Man sieht da oft nur die guten Sachen und hat das Gefühl, ja, das ist relativ einfach. Komm, ich fliege jetzt auch mal raus, ich ziehe einfach mal, ich probiere das auch mal. Dann geht es schief, vielleicht habe ich noch das Boxplacing schlecht beachtet, bin in einem schlechten Gebiet unterwegs, habe noch eine alte Rettung, die nicht sauber funktioniert, habe ein Gurzeug, was mich dabei nicht unterstützt etc. Und sofort haben wir eine Situation, was eine mentale Blockade auslöst und entsprechend dann den weiteren Werdegang hindert.

[00:07:30] Wenn ich aber die Dinge beachte und die mentale Blockade vermeiden kann, dann glaube ich, bin ich relativ entspannt unterwegs und kann so meinen Progress auch machen.

[00:07:41] **Lucian Haas:** Wenn du dir so normale Flieger anguckst und Agroflieger anguckst, würdest du sagen, allein durch die Systematik mit der Agroflieger an das Fliegen, die meisten Agroflieger, sage ich mal, an das Fliegen herangehen, sind sie eigentlich automatisch die, vielleicht noch nicht mal technisch, aber die vom Mindset her besseren Piloten?

[00:07:59] **Stephan Rammerstorfer:** Ich würde jetzt nicht konsequent sagen, dass sie die besseren Piloten sind. Es gibt auch im Agrobereich drin viele Piloten, die vielleicht ein bisschen ein erweitertes Ego haben. Dennoch denke ich, man fliegt natürlich ganz anders. Man hat ein ganz anderes Bewusstsein, beispielsweise für seine Rettungsgeräte, wo das vielleicht beim Gelegenheitspiloten, beim in Anführungszeichen normalen Piloten, so nicht vorhanden ist. Einen Notschirm, das ist etwas, den schleppe ich einfach mit, den brauche ich aber eigentlich nie. Und ein Agropilot hat da natürlich ganz einen anderen Bezug dazu. Auch das Verständnis für die Materie, wenn mir ein Schirm klappt.

[00:08:48] Wir sind uns beim Agrofliegen gewohnt, dass es mal im Tuch drin raschelt, dass es mal etwas unruhiger wird.

[00:08:58] Klar wollen wir das. Wir leiten das Manöver ein, ganz bewusst, und wissen auch, es kann auch schiefgehen. Wo es natürlich beim Thermikfliegen, da kommt es unter Umständen aus nichts. Aber ich denke, gerade darin dann, wenn dann auch mal etwas aus dem Nichts kommt und es raschelt mal im Tuch, es twistet einem vielleicht mal 180 Grad, es kommt eine Klappe. Ich glaube, dann ist sicherlich der Fall, dass ein Pilot, der auch schon Manöver geflogen ist, deutlich ruhiger mit der Situation umgehen kann und entsprechend auch handlungsfähiger bleibt.

[00:09:39] **Lucian Haas:** Ich war mal beim Sicherheitstraining an der Gerlitz. Und da waren auch drei Mädels, die Agro trainiert haben. Die sagten, sie mögen nie Thermikfliegen. Sie wollen immer nur Agro machen, weil Thermikfliegen wäre für sie zu unsicher, weil sie sich so ausgeliefert fühlen, weil sie eben nicht die Kontrolle haben. Ist das vielleicht auch etwas, wo ein normaler Flieger auf gewisse Weise, weil er sich mehr diesem Ungewissen aussetzt und dafür auch

offen ist, wo der vielleicht der bessere Pilot ist?

[00:10:07] **Stephan Rammerstorfer:** Das kann durchaus sein. Ich glaube einfach, dass es auch so ist. Was auch da schlussendlich darum geht, wie gehe ich mit der Gesamtsituation um? Ich meine, ich finde es dann super, wenn die Mädels sagen, hey, ich fühle mich persönlich nicht bereit. Es bereitet mir Stress, wenn irgendetwas Unvorhergesehenes passiert. Und ich verzichte entsprechend auf den Bereich der Fliegerei. Finde ich persönlich sehr vernünftig. Man kann dann auch mit einem entsprechenden Coaching oder halt auch durch hinausgehen. Mit anderen Piloten etc. Vielleicht das Verständnis aufbauen, dass sich die Mädels in Zukunft auch in der Thermik plötzlich wohl fühlen und dass nicht mehr so das völlig Unwohle dabei ist.

[00:10:57] Ich glaube aber, dass genau da das Acrofliegen sicherlich eine extrem gute Basis bietet. Ich hatte selbst einen Kollegen, der hat seine Ausbildung gemacht, ging dann erstmal im Frühjahr runter ins Tessin nach Mornera, hat sich mal voll durch die Knaller Thermik durchgejagt, hatte Schockmoment um Schockmoment, ist gelandet und hat gesagt, okay Scheisse, jetzt muss ich wohl erstmal fliegen lernen. Die Konsequenz war, er kam zurück, er hat ein Sicherheitstraining gemacht, er hat angefangen Acro zu fliegen und konnte damit ein Verständnis aufbauen. Da habe ich dann gemerkt, auch wenn es mal klappt, auch wenn es mich irgendwo mal wegdrückt und so weiter, jetzt kann ich mit dem umgehen und jetzt gehe ich auch wieder Thermik fliegen.

[00:11:49] Wie bist du denn zur Acrofliegerei eigentlich gekommen? Ich persönlich habe 2013 meine Ausbildung gemacht, habe im Herbst die Lizenz abgeschlossen und dann war für mich klar, als nächster Schritt folgt ein Sicherheitstraining. Ich will mal wissen, wie sich der Schirm auch in eben unkontrollierten Situationen verhält. Dabei kamen dann natürlich auch Spiralen, Stalls und auch mein erster Sat mit ins Programm rein und irgendwann, ja, Sat geflogen, angefixt von dem Ganzen her. Ich will mehr davon. Habe meinen Fluglehrer damals angeschaut und habe gesagt, hey Thomas,

[00:12:36] wäre es möglich, dass wir da noch ein bisschen mehr? Er sagte, hey, schau, jetzt, wenn du mehr möchtest, dann musst du aber zuerst eine saubere Basis aufbauen. Fang mal an zu stallen, jetzt musst du die Stalls in - und auswendig lernen. Und ich, ja, aber hey, genau die Manöver. Stall, nein, ich hasse einen Stall. Nein, das ist so etwas Unruhiges, etwas Unkontrolliertes. Er sagte, ja, und jetzt liegt es an dir, dass das Unruhige zu etwas Ruhigem wird und das Unkontrollierte zu etwas Unkontrolliertem. Und wenn du dann, wenn du das im Griff hast, dann bist du bereit, um Acro zu fliegen. Okay, habe mich da durchgedrückt, wohl oder übel, und schlussendlich den Weg gefunden und Spass daran gefunden.

[00:13:25] Inzwischen darf ich glaube ich wirklich sagen, ich habe eigentlich mehr Spass, wenn der Schirm unter mir ist oder irgendwie im Knäuel über mir, als einfach, wenn er offen und über mir fliegt. Hast

[00:13:39] **Lucian Haas:** du denn diesen Hinweis, jetzt musst du Stalls üben? Hast du dann gesagt, okay, da muss ich jetzt noch ein Sicherheitstraining und noch ein Sicherheitstraining buchen, um dann halt diese ganzen Stalls zu üben? Oder hast du dann selbstständig für dich Stalls geübt? Ich

[00:13:52] **Stephan Rammerstorfer:** habe eigentlich den Weg, also ich sage es mal so, ich habe dann sicherlich die Zeit im bestehenden Sicherheitstraining genutzt, um weiter an den Stalls zu arbeiten, hatte mich dann relativ sicher gefühlt, bin zurückgegangen, habe das ein bisschen vernachlässigt, dann aber doch auf einer Reise nach Spanien wieder aufgegriffen, bin dann zum ersten Mal im Leben in Organia gewesen, habe meine Stalls da so richtig schön, ja, auf Deutsch gesagt, verkackt. Meine ersten Erfahrungen mit Verhänger und Autorotation gemacht und hatte da auch wirklich eine unschöne Situation. Richtig. Relativ tief erst rausgekommen, zum Glück ohne Retter.

[00:14:41] Und abends, muss ich wirklich sagen, das war das Schöne, kam Paul Takac zu mir und sagte, Stefan, das müssen wir anschauen, was heute. Das war wirklich grenzwertig, was da passiert ist, aber schau, ich gebe dir gerne noch ein paar Tipps und Tricks mit, wie das vielleicht besser funktioniert. Und so konnte ich dann eigentlich stetig den Level verbessern. Weiter hat mir dann sicherlich auch das Zustossen zum Agro -Club hier in der Zentralschweiz extrem geholfen, weil auch da wiederum eine Community da war, wo ein Austausch stattgefunden hat. Man hat mal ein Video angeschaut, das man selbst aufgenommen hat mit der GoPro, hat das analysiert.

[00:15:27] Auch ich selbst habe mich immer wieder reflektiert, die Videos wieder analysiert, stundenlang. Und so konnte ich dann auch selbstständig den Progress vorantreiben. Wenn ich heute zurückschaue, muss ich wirklich sagen, ich finde da eine gewisse Unterstützung fast als essentiell oder es hilft zumindest extrem. Du machst den Progress viel schneller, weil wenn du alles selbst aus Fehlern lernen musst, dann dauert einfach alles länger und vielleicht geht es auch mal richtig schief. Und ich glaube, das kann man vermeiden, weil es gibt genug Leute, die haben die Erfahrung und die können dabei unterstützen.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Ist das etwas, wo die Agro -Szene im Grunde auch einen Vorteil hat gegenüber dieser, nennen wir sie Streckenflug -Szene oder Normalflieger -Szene, weil da untereinander man sich viel mehr als Community sieht. Man trifft sich halt, wenn man da zehn Runs am Tag macht, trifft man sich auch ständig in der Bahn oder oben, kann ständig miteinander reden. Aber man ist es auch gewohnt, über das zu reden, wie man fliegt. Und auch wirklich die Kritik des anderen will man höhere, weil man will an dieser Stelle besser werden. Was habe ich denn da jetzt verkackt? Warum habe ich da den Einstieg, in welches Manöver auch immer, nicht so richtig geflogen? Dann ist der Erfahrene, der dann sagt, pass mal auf, warte mal die zwei Sekunden länger oder was auch immer.

[00:16:46] **Stephan Rammerstorfer:** Ja, ich würde jetzt sagen, da hat es auch eine gewisse Veränderung drin gehabt in den letzten Jahren. Wenn ich jetzt so zurückschaue, als ich angefangen habe, war das noch eine sehr starke Community, die extrem, man hat extrem mit dabei, man hat miteinander gearbeitet, man war miteinander unterwegs, wenn man die Runs gemacht hat, man war zusammen auf der Bahn, man ist zusammen hoch zum Startplatz etc. Das hat sich dann über die Dauer, finde ich, etwas verändert. Das ist jetzt meine Wahrnehmung rein, aber die Leute kamen dann mehr auf den Punkt, ich muss jetzt trainieren, ich muss jetzt fliegen, ich habe jetzt keine Zeit, um mit dir zusammen in der Bahn zu sitzen, oder kurz einen Kaffee zu trinken und das mal anzuschauen, sondern es ging dann einfach weiter, weiter, weiter.

[00:17:40] Ich glaube, daher ist die Community in sich schon etwas mehr zerfallen, wo es früher vielleicht noch öfters der Fall war, dass mal ein Kollege gekommen ist und dir auf die Schulter geklopft hat und gesagt hat, hey, ich habe gesehen, mach das anders, weil sonst könnte es gefährlich werden. Und heute ist es vielleicht sogar so weit, weil auch das Grundverständnis vielleicht nicht mehr ganz so da ist, dass es sogar ist, hey, cool gemacht, hätte es fast nur Retter schmeissen müssen, ja, hey, megacool, wo ich das so ein bisschen zwiespältig erachte eigentlich. Auf der anderen Seite gibt es eben auch dadurch auch Chancen, denke ich.

[00:18:27] Also ich meine, das, was bei mir über die Jahre entstanden ist, ist halt auch dann viel aus dem Selbststudium mit entstanden, ist vielleicht auch ein Punkt, wo die Leute heute nicht mehr ganz so viel Zeit, so viel Energie investieren möchten in etwas. Bei mir war es eine Sucht, eine Leidenschaft oder ist es noch immer. Und ich glaube, genau darin sehe ich halt ein bisschen, ja, war es für mich dann eben auch eine Chance, wo ich gesagt habe, hey, statt dass ich jetzt Wochenende für Wochenende halt einfach so ein bisschen den freundschaftlichen Trainer spiele. Ich komme im Nakrotraining eigentlich, um selbst zu fliegen und schlussendlich ist das Wochenende vorbei und ich habe selbst drei Flüge gemacht über das ganze Wochenende und der Rest war ich dabei, Leute zu supporten, zu analysieren,

[00:19:27] mit Material zu unterstützen etc. Und da kam dann irgendwann auch, ja, wirklich das Ergebnis daraus, ja, okay, komm, dann mach doch auch was Berufliches daraus. Nutz deine Fähigkeiten und biete das den Leuten auch so an, aber dass du trotzdem noch deine Freizeit hast und auch noch zum Fliegen kommst, weil das ist noch immer eine Herzensangelegenheit.

[00:19:54] **Lucian Haas:** Über dein Unternehmen Changed Gravity können wir gleich noch sprechen. Ich würde jetzt gerne noch da mal bleiben bei dieser Agro -Szene. Du hast gesagt, das hat sich ein bisschen geändert. Wodurch kommt das?

[00:20:06] **Stephan Rammerstorfer:** Das ist schwierig zu sagen. Ich habe das Gefühl, das kommt auch ein bisschen daher, dass einerseits die Interessenvielfalt, die die Leute heute haben, die ist extrem geworden. Man muss biken, man muss Gleitschirmfliegen, man hat noch eine Partnerschaft, die man drinsteckt, die erfordert auch Zeit. Man hat einen Job, einen top bezahlten Job, den möchte man auch gerne behalten. Und somit fehlt es dann irgendwo vielleicht an Zeit für die Community, weil somit, wenn ich dann fliegen gehe, dann will ich fliegen, fliegen, fliegen. Dann habe ich keine Zeit, um mit meinen Jungs irgendwo unter einen Baum zu sitzen und ein Video anzuschauen oder einfach ein paar Worte zu sagen, zu wechseln und mal ein Bier zu trinken.

[00:21:00] Und ich glaube, das macht relativ viel aus, dass vielleicht auch das Socializing in sich nicht mehr ganz so da ist, wie es mal war. Ich hoffe, dass sich das auch wieder ein bisschen ändert. Das wäre schön für die Szene.

[00:21:16] **Lucian Haas:** Ist dieser Mangel an Socializing, erhöht das gewissermassen das Risiko?

[00:21:21] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube, dass durchaus im Agro -Bereich das Risiko, sicherlich da auch ein wenig steigt. Muss nicht zwingend, ist ganz stark abhängig vom Piloten, wie gut er sich selbst einschätzen kann, wie er damit umgehen kann. Ich sehe eher, dass der Fortschritt, der Progress darunter leidet eigentlich, dass ich halt entsprechend länger habe, bis ich vielleicht ein Ziel erreiche. Dass ich dann vielleicht statt 100 Stalls, bis ich einen Stall beherrsche, brauche ich plötzlich 150, 200 Stalls, weil eben die Reflektion auch nicht so da ist. Und sobald, dass ich mich selbst oder jemand anderes mich reflektieren kann,

[00:22:08] lerne ich extrem viel schon nur aus dem Gespräch. Und ich glaube, genau das sehe ich als Kernpunkt in der ganzen Geschichte.

[00:22:18] **Lucian Haas:** Das heisst, ein intelligenter Pilot würde sich eigentlich immer einen am besten etwas erfahreneren Buddy noch suchen, wo er sagen kann, von dem kann ich etwas lernen und den kann ich auch immer wieder fragen. Und nutze das auch wirklich, dass ich zu ihm hingehge und sage, hier, erklär mir mal, was habe ich da falsch gemacht?

[00:22:34] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube es absolut. Und das sehen wir auch an einem ganz guten Beispiel. Wir haben jetzt bei uns hier im Tal einen Piloten, der fliegt. Der hat seine Lizenz vor eineinhalb Jahren gemacht. Der hat inzwischen, ja, er macht auch extrem viele Flüge. Also er hat allein im ersten Jahr noch Lizenz, hat er 1700 Flüge absolviert. Das ist immens, das ist eine Nummer, die kann sich fast niemand vorstellen. Hat aber gleichzeitig, er war in der Community drin, er hat sich den Austausch geholt, hat erfahrenere Piloten um Unterstützung gefragt, hat gefragt, sich ein Manöver erklären lassen. Er setzt sich abends hin, er analysiert seine Videos und inzwischen fliegt der Junge x-fach besser als ich selbst.

[00:23:24] Und also, ich würde jetzt auch nicht sagen, ich bin Top -Akropilot, aber absolut, was eigentlich das beste Beispiel dafür ist, es hilft, es hilft extrem. Und man kann aussergewöhnliche Resultate damit

[00:23:41] **Lucian Haas:** erzielen. Vielleicht habe ich den sogar schon kennengelernt, weil einen Abend, als ich hier am Brändlern immer geflogen bin, bin ich glaube ich zweimal geflogen. In der Zeit ist der fünfmal irgendwie immer runter rauf, runter rauf. Dann habe ich ihn auch gefragt, was, wie schnell er eigentlich diese Umläufe schafft und was denn sein Rekord ist. Wie häufig er am Tag hier einmal so Runs gemacht hat, sagt er, sein Rekord wäre 26 Mal. Korrekt,

[00:24:05] **Stephan Rammerstorfer:** das ist genau

[00:24:05] **Lucian Haas:** der Junge. Also sehr spannend. Dann habe ich auch gedacht, 26 Mal. So schnell kriege ich meinen Schirm gar nicht gepackt, um da immer wieder zur Bahn zu rennen und wieder oben zu sein. Aber wenn man halt entsprechend motiviert ist und den Antrieb hat, dann...

[00:24:19] **Stephan Rammerstorfer:** Absolut. Also ich denke, das ist natürlich was, was im Kern drin da sein muss, die Motivation. Und er bringt da eine extreme Motivation mit. Also wenn ich alleine auch daran denke, wenn am Wochenende ein Akrotraining in Beckenried über dem See stattfindet, das Training irgendwo um neun beginnt, dann trifft man ihn morgens um sechs hier, genau an der Brändln und er macht schon mal vier, fünf Runs, bevor es dann ins Akrotraining über dem See geht. Und wenn er dann... Wenn um fünf Uhr oder sechs Uhr abends Feierabend ist, dann fährt er zurück ins Tal und fliegt noch bis abends um neun. Ist natürlich sicherlich auch sehr exzessiv, was er da betreibt.

[00:25:04] **Lucian Haas:** Ja, das Schöne hier ist ja auch, dass die Bahn eigentlich 24 Stunden am Tag theoretisch fahren kann, weil man sie selber bedient. Und dann kann man auch abends um neun noch schnell in die Bahn steigen, wenn es noch hell ist, und genauso einmal noch mal fliegen. Wenn man solche Akropiloten anguckt, das ist ja einerseits die Flugtechnik, die die haben, die man lernen muss. Welche Rolle spielt beim Akrofliegen eigentlich die Ausrüstung, die man hat?

[00:25:27] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube, die Ausrüstung, die spielt eine sehr entscheidende Rolle. Man kann sich sehr schnell mit Material überfordern oder auch Material haben, das nicht geeignet ist dazu, das einfach nicht die nötige Basis mit sich bringt. Das ist beim Schirm so, das ist aber auch beim Gurzeug so. Und ich glaube, das sind ganz essentielle Punkte darin.

[00:25:55] **Lucian Haas:** Inwieweit ist auch die Ausrüstung für die Sicherheit dann relevant?

[00:26:01] **Stephan Rammerstorfer:** Ich finde es sehr, sehr stark, weil ich denke jetzt gerade eben, dediziertes Gurzeug, was auch zum Akrofliegen gebaut ist, ist essentiell. Man weiss, man hat entsprechend dickere Protektoren verbaut, man hat mindestens zwei Rettungen verbaut, ist aus meiner Sicht sehr essentiell. Man hat auch ganz andere Verstrebungen, man hat andere Gurte verbaut, man hat andere Abstützungen verbaut. Ich hatte selbst einen Kollegen, einen guten Kollegen, der hat mal angefangen mit einem,

[00:26:43] Easiness glaube ich war es sogar, hat der angefangen mit einem Emily -Rhythmic -Sat zu fliegen, muss dann jeden Abend Schmerzmittel reinrücken, weil ihm seine Rippen so geschmerzt hatten, dass er kaum mehr aufrecht gehen konnte. Und ja, dann war relativ schnell der Punkt erreicht, das ist einfach nicht das optimale Material, was du da verwendest. Das gleiche auch beim Schirm. Ich meine, es gibt Schirme, die funktionieren nicht für Manöver. Es gibt Schirme, die funktionieren gut und sind zahm aber entsprechend. Es gibt aber auch wiederum Schirme, die sind extrem anspruchsvoll. Und ich glaube, da ist halt schon die richtige Wahl sehr

[00:27:27] **Lucian Haas:** essentiell. Wenn ein normaler Pilot sagt, er möchte mit dem Agrofiegen irgendwie anfangen, ab wann würdest du denn sagen, müsste er sich auch ausrüstungstechnisch, sprich vor allem gurzeugtechnisch darum kümmern? Man sagt ja heute, es gibt tolle Low Bs, mit denen man heute toll das Agrofiegen anfangen kann, die alle Manöver, inklusive Helikopter und sonst was, zumindest nicht die super hochdynamischen Manöver, kann man alle damit super lernen. Aber ab wann sollte man eigentlich sagen, dann wäre jetzt eigentlich ein Agro -Gurzeug wirklich gefragt?

[00:28:00] **Stephan Rammerstorfer:** Also ich glaube, sobald der Entscheid wirklich gefallen ist, ich möchte Agro fliegen und ich möchte mich dem verschreiben, finde ich es eigentlich sehr gut, wenn man sich ab dem Zeitpunkt direkt mal mit einem Gurzeug befasst. Man kann natürlich schon in den Anfängen drin erstmal mit einem Standard -Gurzeug fliegen und halt als zusätzliche Safety nehme ich noch einen Frontcontainer vorne dran. Das deckt sicherlich mal so den Sicherheitsaspekt ab. Schlussendlich werde ich aber über kurz oder lang nicht darum kommen, auf ein anderes Gurzeug zu wechseln. Und dann hilft es mir natürlich, wenn ich das möglichst früh mache, damit ich mich auch an das Gurzeug gewöhnen kann.

[00:28:45] Und ich glaube, immer der erste Schritt, sollte das Gurzeug sein und erst dann sollte der Schirm folgen. Gerade wenn ich heute Piloten sehe, angehende Agro -Piloten, die zum Teil schon fast auf dem Agro -Schirm unterwegs sind, aber noch immer mit einem Schulgurzeug unterwegs sind, empfinde ich das als die falsche Reihenfolge, weil man muss sich an alles gewöhnen. Und die schlimmste Kombo, die du machen kannst, ist alles miteinander wechseln, weil dann hast du schon gar keinen Überblick mehr. Woran liegt es jetzt? Liegt es an mir? Liegt es am Gurzeug? Liegt es am Schirm? Genau.

[00:29:24] **Lucian Haas:** Das heisst, du würdest empfehlen, okay, fang an zu lernen, dann fliegst du vielleicht ein Low -B, wenn du dich für Agro interessierst, dann behalte den Low -B erstmal, schaff dir dann aber ein Agro -Gurzeug an und wenn du dann soweit damit dem ganzen System zurechtkommst und die ersten Manöver gut beherrscht und sowas, dann kannst du auch irgendwann überlegen, dann vielleicht einen richtigen Freestyle und vielleicht dann irgendwann einen richtigen Agro -Schirm dir anzuschaffen.

[00:29:48] **Stephan Rammerstorfer:** Absolut. Also ich glaube, das ist genau der richtige Weg, dass man sagt, hey, mit einem bestehenden Schirm, den ich bereits habe, mit einem Low -B -Schirm, irgendwas so, wo ich meine Manöver am trainieren bin, damit wechsele ich mal das Gurzeug und gewöhne mich auch an die Kombo wiederum, kann dann so mal weiter trainieren und sobald ich dann ein gewisses Level erreicht habe, bin ich bereit für einen Umstieg, ich würde jetzt heute sogar sagen, eher auf einem tief beladenen Agro -Schirm als auf einem Freestyle -Schirm, da hat sich die Entwicklung ein bisschen in eine andere Richtung entwickelt, insbesondere bei den Freestyle -Schirmen, wo ich heute

sage, ein grosser Agro -Schirm kann da sicherlich mehr helfen als so ein klassischer Freestyle -Schirm.

[00:30:38] Warum? Ja, ich glaube, das kommt daher, wir haben wenige Freestyle -Schirme, die wirklich für das Manöverfliegen entwickelt wurden. Es gibt ganz viele Freestyle -Schirme, die eigentlich extrem, die haben eine gute Leistung eingebaut, die haben auch eine gewisse Streckung etc. und das eignet sich aus meiner Sicht nur bedingt, um Manöver damit zu lernen. Die sind super, um an der Düne Vagas zu fliegen, um Satz zu fliegen, um Wing -Overs zu fliegen, aber sobald es in die Negativ -Manöver reingeht, sind die oft eher etwas giftiger unterwegs, als wenn ich jetzt einen tief beladenen Agro -Schirm nehme.

[00:31:27] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja auch bei den Agro -Gurtzeugen verschiedene Varianten. Typischerweise haben aber alle Agro -Gurtzeuge zwei Retter drin, was du wahrscheinlich auf jeden Fall empfehlen würdest, dass man immer mit zwei Rettern fliegt, wenn man Agro fliegt.

[00:31:42] **Stephan Rammerstorfer:** Absolut, absolut. Ich denke, zwei Retter ist unumgänglich, wir haben viele Manöver, wo es auch mal zu einem Verhänger kommen kann, dementsprechend geht es in die Autorotation rein und wir wissen alle, Autorotation, ein Retterfraß ist nicht unumgänglich, definitiv, und dann bin ich extrem froh, wenn ich einen zweiten Retter drin habe. Insbesondere auch, wenn ich vielleicht noch in die Leinen falle, ins Tuch falle, dann bin ich froh, absolut dankbar, ich habe zwei Optionen mit dabei. Nun

[00:32:18] **Lucian Haas:** gibt es ja noch die, ich nenne sie mal extreme Variante, das sogenannte Base -Gurtzeug, wo du im Grunde noch einen dritten Retter hast, der noch so verbaut ist, dass du dich im Grunde automatisch von deinem Hauptschirm trennen kannst und dann wird dann der Fallschirm, der Rettungsfallschirm automatisch ausgelöst und der ist dann auch wieder typischerweise als Fläche sogar ein bisschen steuerbar und so, du kannst dann genauso wieder zu Boden fliegen, aber dein störender Hauptschirm wird automatisch deaktiviert. Ist das eigentlich etwas, wo du sagen würdest, wenn einer ernsthaft Agro betreibt, ist das ein Muss?

[00:32:52] **Stephan Rammerstorfer:** Ich würde nicht zwingend sagen, es ist ein Muss, sondern es ist von mir aus gesehen Luxus, was ich mir gönnen kann. Und zwar, es ist halt einfach, ja, ich komme, ich nehme jetzt den Vergleich aus dem Strassenverkehr, ich komme auch mit meinem Golf von A nach B, aber vielleicht macht es mit einem Ferrari oder einem Bugatti etwas mehr Spass und ich kann etwas schneller durch die Kurve etc. Oder ich nehme einen Mercedes und habe dann einen gewissen Komfort zusätzlich. Ich habe auch Sicherheitssysteme mit eingebaut und ich glaube, genau so kann man es ein wenig vergleichen.

[00:33:38] Grundsätzlich denke ich, dass ein Gurtzeug mit zwei Rettern, ein dediziertes Agro -Gurtzeug, absolut ausreichend ist. Ich kann mir jetzt aber noch die zusätzliche Option mit dem Base holen und habe somit, einfach vor allem für gewisse Situationen, eine deutlich entschärfte Variante eigentlich. Also ich sage mal, eine viel angenehmere Lösung schlussendlich.

[00:34:02] **Lucian Haas:** Wir hatten ganz am Anfang, hast du von diesem Ampelsystem gesprochen, rot, gelb, grün. Würdest du sagen, wenn man mit einem Base -Gurtzeug fliegt und dann Agro -Manöver fliegt, verschiebt man im Grunde diese Ampel ein bisschen? Das Manöver, die du sagst, mit zwei Rettern im Gurtzeug, aber ohne Base, würdest du vielleicht noch als gelb einschätzen, wenn du sagst, du hast noch diese zusätzliche Option, dich wirklich von deinem Hauptschirm zu trennen? Mit dem Base -System, damit rückt das automatisch das Risiko noch weiter runter und dann wird es grün?

[00:34:30] **Stephan Rammerstorfer:** Nein, das würde ich definitiv so überhaupt nicht bestätigen. Ich finde, das Base -Gurtzeug, das ist eben, es bietet zusätzliche Optionen, es hilft mir, in gewissen Situationen, schlussendlich sollte mein Risikomanagement aber genau das Gleiche bleiben. Weil es gibt ja auch Situationen, wo ich ein Base -System nicht einsetzen kann und somit bin ich reduziert auf zwei Retter wiederum, die ich mit dabei habe. Wo kannst du kein Base -System einsetzen? Wenn ich in den Leinen liege oder im Tuch drin liege, dann kann ich die Kappe nicht abtrennen, weil die Leinen hängen an mir und da ja auch der Base -Schirm schlussendlich durch das Abtrennen der Kappe erst ausgelöst wird. Wenn die Kappe nicht von mir wekommt, kann ich auch oder löst sich auch das Base -System schlussendlich nicht aus.

[00:35:21] Und somit bin ich zurückreduziert auf meine zwei Untersitzretter, die ich mit dabei habe. Und ich glaube auch, dementsprechend soll auch das Risikomanagement genauso aufgebaut sein, wie wenn ich mit einem ganz normalen Acro -Gurtzeug unterwegs bin. Ich setze meine Box genau gleich, ich setze mein Höhenmanagement genau gleich, das Risikomanagement in den Manövern etc. Ich habe einfach den Vorteil, wenn ich jetzt in eine Autorotation falle beispielsweise, dann habe ich die Gefahr nicht, dass ich einen Retterfraß habe, sondern ich kann dann einen Griff ziehen, es kickt mich seitwärts aus der Autorotation raus, mein Base -Schirm geht auf und dann gehe ich landen.

[00:36:10] Alles sehr entspannt. Auf der anderen Seite halt auch bei Training über Wasser natürlich eine entspannte Option. Mir persönlich hat es da sogar geholfen, dass ich eigentlich die Rettung sogar früher gezogen habe als bei normalen Notschirmen, weil irgendwie war mir bewusst, der Base -Schirm fliegt halt trotzdem nicht ganz so gut wie jetzt ein Gleitschirm. Also wenn ich merke, ich komme irgendwo in ein Problem rein, dann so schnell wie möglich trennen, weil dann kann ich mit dem Base -Schirm noch trocken am Land einlanden gehen und habe mein Gurtzeug, meine anderen beiden Retter trocken, nur der Hauptschirm geht ins Wasser, das Boot bringt den raus, ich kann den auslegen, antrocknen lassen, in der Zwischenzeit falte ich meine Base -Kappe neu und eine Stunde später geht es wieder auf den Berg und ich fliege weiter, wo ich natürlich sonst mit einer Wasserlandung, wäre das Wochenende gelaufen.

[00:37:10] **Lucian Haas:** Heutzutage wird ja auch viel Agro über Land trainiert. Du hast vorhin auch Organia erwähnt, ein typischer Spot, wo gar kein Wasser ist, sondern da hast du halt nur den schönen vom Talwind angeströmten Berg, mit dem du immer wieder hochsohren kannst, runterturnen, was auch immer, dann sohrst du wieder hoch und kannst sofort den nächsten Run wieder starten, aber das findet alles über Land statt. Würdest du sagen, okay, wenn man über Wasser trainiert, kann man eher auf eine Base -Kappe verzichten, als wenn man über Land trainiert?

[00:37:39] **Stephan Rammerstorfer:** Ja, oder jein, sage ich jetzt. Ich würde sagen, es bieten in beiden Situationen gewisse Vorteile, wenn man eine Base -Kappe mit dabei hat. Über Wasser haben wir sicherlich die Situation, wir haben eine freie Fläche, wir haben eigentlich die optimalen Bedingungen, wir haben keine Stromleitungen irgendwo im Weg, wir haben keine Bäume, keine Häuser, es ist nur Wasser. Also alles sehr, sehr entspannt. Und genau über Grund hilft uns natürlich das Base -System dementsprechend extrem. Dass ich halt, wo ich, wenn ich mit einer Standard -Rettung runterkomme, irgendwo, egal ob das jetzt, ich sage mal, Beamer hat vielleicht noch die Option, dass ich steuern kann oder Ogallo -System,

[00:38:28] Rundkreuz -Kappe schon gar nicht mehr und dann bin ich halt einfach ausgeliefert und im Worst Case lande ich halt irgendwo auf dem Hausdach am Kirchenturm oder irgendwo in den Bäumen, im Worst Case sogar halt brutzelt es irgendwo in der Starkstromleitung, was gar nicht cool ist. Und ich glaube, da bietet natürlich das Base -System schon massive Vorteile. Man muss aber auch bereit sein, seinen Hauptschirm abzuwerfen. Ist das so schwer,

[00:38:55] **Lucian Haas:** diese Bereitschaft zu haben?

[00:38:57] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube, das ist nicht ganz ohne. So hat es auch gerade in der Anfangsphase von den Base -Systemen, hat es doch auch gegeben, dass es Unfälle gab, weil die Piloten eigentlich nicht bereit waren, ihre Kappe abzuwerfen. Und ich glaube, das ist auch ein Thema in der heutigen materialistischen Gesellschaft, wo wir uns drin befinden, dass halt schon so vielleicht der Gedanke war, ja, aber will ich jetzt mein Baby abwerfen und der Schirm geht dann in den Baum und hat Schäden? Und ja, ich glaube, da muss man ganz klar sagen, hey, ich befinde mich in der Notsituation und jetzt geht es um mich als Pilot, als Person und was mit meinem Material ist, ist eigentlich gerade sekundär.

[00:39:46] **Lucian Haas:** Ausser dieser möglichen psychologischen Hürde, hat so ein Base -System noch irgendwelche Nachteile für den Piloten?

[00:39:53] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube, was halt ganz wichtig ist, ist sicherlich die Wartung vom ganzen System. Das System, wie es der Name schon sagt, es ist ein System. Es ist nicht einfach, es sind nicht nur ein paar Gurte, sondern es ist ein komplexes System. Und dementsprechend braucht das System auch eine gewisse Zuneigung, eine gewisse, ja, gewissen Unterhalt, Wartung, damit es dann im Extremfall auch sauber funktioniert. Und ich glaube, das ist sicherlich einer der Hauptnachteile in der heutigen Nutzung oder im heutigen Stand, wie wir das System aufgebaut haben.

[00:40:39] Und da gehen die Gedanken sicherlich auch weiter. Wie können wir, wie kommen wir vielleicht von dem Drei -Ring -System irgendwie weg? Weil das Drei -Ring -System, es ist ein hervorragendes System, was sich auch im Fallschirmspringen seit Jahren extrem bewährt. Auch bei uns bewährt hat. Es gab auch eine Evolution, gerade jetzt im Gleitschirmbereich. Das System wurde immer weiterentwickelt. Aber trotzdem hat es halt seine Tücken und braucht ein gewisses Fachwissen und eine Zuwendung.

[00:41:15] **Lucian Haas:** Jetzt werden wahrscheinlich etliche Hörer nicht wissen, was ein Drei -Ring -System ist. Erklär doch mal kurz.

[00:41:21] **Stephan Rammerstorfer:** Ein Drei -Ring -System ist ja der klassische Auslösemechanismus, den wir verwenden, um die Kappe vom Gurtzeug zu trennen. Also sprich den Hauptschirm vom Gurtzeug abzutrennen. Anstelle von regulären Karabinern haben wir als finalen Ring, als letzten Ring eigentlich von den Drei -Ring en, haben wir einen Schäkel, wo der Hauptschirm dran befestigt wird. Dieser Schäkel wiederum wird in eine Schlaufe reingemacht mit einem weiteren Ring. Dieser Ring, da kommt dann wiederum nochmals eine Schlaufe durch, ohne Ring diesmal aber. Und somit reduzieren wir pro Verschlaufung reduzieren wir die Kraft und haben somit auf der letzten, auf dem sogenannten Loop, wie wir es nennen, auf dem Verschlussloop,

[00:42:17] der dann mit dem Pin gesichert wird, haben wir extrem geringe Kräfte darauf. Auch wenn wir schlussendlich irgendwo 6 -7 G drauf haben, relativ viel Kraft, 700 -800 Kilogramm, die irgendwo am Hauptschirm ziehen, haben wir auf dem Sicherungssplinten extrem geringe Kräfte und können durch das das System noch immer auslösen.

[00:42:46] **Lucian Haas:** Also das ist im Grunde, ein falsches Bild vielleicht, aber sowas wie ein Seilzugsystem in der Form, die Kräfte werden immer mit jedem Ring, den du zusätzlich durch den anderen Ring mit so einer Schlaufe durchziehst, reduzieren sich halt die Haltekräfte, die letzten Endes auf dem letzten Pin dann eben sind.

[00:43:01] **Stephan Rammerstorfer:** Genau, genau.

[00:43:02] **Lucian Haas:** Und dadurch kannst du dann halt bei so einem Drei -Ring -System auch unter hohen G -Kräften jederzeit am Griff ziehen und du hast keinen grossen Widerstand, den du da noch hast. Genau, und wir

[00:43:12] **Stephan Rammerstorfer:** brauchen auch nicht einen extrem robusten Pin oder irgendwas, weil ich glaube, das ist auch so eine Hürde, die sich irgendwo dann technologisch halt stellt.

[00:43:23] **Lucian Haas:** Wäre sowas nicht auch was für ein normales Streckengurtzeug?

[00:43:29] **Stephan Rammerstorfer:** Ich sehe da absolut irgendwo auch die, ja, durchaus die Möglichkeiten darin. Muss aber auch da wieder sagen, da sind wir halt auch wieder in dem Bereich, dazu müsste man glaube ich zuerst mal das System

[00:43:48] wartungsarmer gestalten, das so umsetzen können und vor allem halt auch das Bewusstsein, es funktioniert nicht in jedem Fall. Also ich glaube jetzt gerade, wenn ich jetzt schaue, wir haben heute schon viele, ich sage mal Liegegurtzüge beispielsweise mit zwei Retterfächern, die im PWC eingesetzt werden und da würde ich jetzt als eine Option das Base -System durchaus als eine extrem sinnvolle Variante sehen, weil wir haben die Möglichkeit, gerade wenn wir einen Zusammenstoss haben in der Luft, zwei Schirme treffen sich, wir kennen das aus dem PWC, es hängt mal einer mit seinem Schirm am Gurtzeug vom anderen dran, in dem Moment kann sich der untere, könnte sich wegklinken, zack, sein Retter geht auf, er fliegt wieder alleine, der obere nimmt noch seinen Schirm mit, geht so landen, perfekt, das Material ist wieder beisammen

[00:44:47] und ja, die Situation relativ einfach gelöst. Vor allem kämpfen wir ja auch, in den meisten Fällen, mit Klappern, mit Verhängern, Autorotation oder Twists und in dem Fall funktioniert natürlich ein Base -System einfach genial und hilft extrem. Und ich glaube genau da, wo wir sagen können, wir haben ja eh schon zwei Retter mit dabei, denke ich, könnte es durchaus eine Option sein, zu sagen, ein Rettungssystem ist eigentlich ein Base -System, in welcher Form auch immer, in welcher Kombination, aber sicher was, wo ich mich trennen kann und als zweite Option habe ich halt noch einen normalen, klassischen Retter mit dabei,

[00:45:33] wenn dann alle Stricke reißen.

[00:45:35] **Lucian Haas:** Es gibt ja auch heute schon Trennkarabiner. Eigentlich könnte man doch so ein System vielleicht nicht ganz so automatisch, dass du nur einen Griff hast, an dem du ziehst, aber du kannst schon viel davon relativ simulieren. Du kannst dich auch heutzutage, könntest du dich von deinem Hauptschirm schon trennen. Ist das etwas, was du sagen würdest, das würdest du Leuten empfehlen, dass sie halt auch gucken, dass sie auch in Streckengurtzeugen mit solchen Trennkarabinern, in welcher Form oder welche Bauart auch immer, das entsprechend integrieren, um das zumindest als Option mitzuhaben? Ist das sinnvoll?

[00:46:07] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube in jedem Fall ist, egal was für eine Option das ist, eine Option, den Schirm zu trennen, dabei zu haben, absolut sinnvoll. Weil ich sehe das auch aus den Sicherheitstrainings, wenn die Teilnehmer Notschirme werfen bei uns, die eigentlich die höchste Anforderung oder das Schwierigste an der ganzen Geschichte ist immer, den Hauptschirm am Fliegen zu hindern, den mal irgendwie zu killen, dass ich sauber unter meinen Retter komme und nicht mehr irgendwie eine Teilscherenstellung habe und somit eine erhöhte Synkrate. Und ich glaube, dementsprechend ein Trennsystem finde ich extrem wertvoll.

[00:46:54] Trennsystem kann das einfachste auf der Welt sein, ein Kappmesser, ich schneide den Hauptschirm weg, okay, alles erledigt. Schlussendlich ist es aber auch da wiederum ein Thema natürlich, ich muss mich mit dem System auseinandersetzen, ich muss ein System unterhalten, weil wir sprechen auch da wiederum von einem Trennsystem und es bedingt gewisse Augen, Abläufe, die in einer Stresssituation erfolgen müssen. Und dass diese Abläufe völlig unbewusst ablaufen, das ist genau die Schwierigkeit, die ich sehe. Also ich hatte selbst auch Quick -Out -Karabiner an meinem ersten Akro -Guardzeug. Und ich weiss noch gut, ich habe wirklich testweise den Retter geschmissen und schlussendlich, bis ich schon nur meinen Hauptschirm los war, auch mit Quick -Outs, hat es über 50 Sekunden gedauert.

[00:47:48] Und das ist eine lange Zeit. Ich glaube gerade noch, wenn wir dann über Streckenfliegen sprechen, ich habe dicke Handschuhe, ich habe noch ein Cockpit etc., Instrumente, es ist irgendwie alles ein bisschen schwierig zu bedienen in dem Moment. Und vielleicht behindere ich mich auch selbst mit dicken Handschuhen etc., mal da völlig davon abgesehen, dass wir alle wissen, ein Mensch in einer Stresssituation hat einfach nicht mehr die volle Denkleistung und die volle Handlungsfähigkeit. Und ich glaube, das sind so essentielle Sachen, die es zu berücksichtigen gilt.

[00:48:31] **Lucian Haas:** Hast du dir schon mal Gedanken gemacht, wie so ein System vielleicht aussehen könnte, was simpel genug wäre, um es in klassische Streckenflugzeuge, Flugzeuge sage ich schon wieder, Streckenguardzeuge einzubauen? Gedanken sind

[00:48:44] **Stephan Rammerstorfer:** da. Es gibt auch bereits gewisse Skizzen. Was könnte funktionieren? Was wäre ein Weg? Schlussendlich ist die Umsetzung nie ganz einfach, weil es gibt ganz viele Faktoren zu beachten dabei. Dicke Handschuhe, dünne Handschuhe, Winter, Sommer, Wasser, Sand, alles Mögliche, was da einen Einfluss darauf hat, wie sich so ein System schlussendlich gestalten muss oder was es eigentlich alles abkönnen muss. Und halt auch die Frage wiederum, was ist der Markt bereit? Was sind die Piloten bereit, in so ein System zu investieren? Schlussendlich, wir wissen, es gibt automatisierte Trennsysteme aus dem Fallschirmbereich.

[00:49:33] Die sind aber immens teuer. Und jetzt kommt für mich dann die grosse Frage, wenn ich heute sehe, beim Schirm ist das eine Thema der Preis, bei den Gurtzeugen meist noch ein bisschen ein grösseres Thema. Wenn wir jetzt hingehen und sagen, jetzt haben wir ein Gurtzeug, was heute 2 '000 € kostet, jetzt kostet das plötzlich 3 '500 €, weil jetzt hat es noch das Trennsystem integriert. Ist dann der Kunde noch bereit, das zu bezahlen für das, dass er das System findet, das er vielleicht nie in seinem Leben braucht. Und ich glaube, das ist so die Gratwanderung, die es dabei zu beachten gilt. Insbesondere als kleiner Betrieb oder Mensch, wie ich eigentlich bin,

[00:50:25] weil es dann doch sehr schnell um hohe Summen, um hohe Investitionen geht und man keine Garantie hat, wo geht es hin.

[00:50:34] **Lucian Haas:** Und hast du gerade gesagt, habe ich jetzt zumindest so verstanden, du würdest sagen, die Piloten sind vielleicht auch eher bereit, etwas mehr für einen Schirm zu zahlen, als etwas mehr für ein Gurtzeug zu zahlen. Warum ist das so?

[00:50:48] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube einfach irgendwie, der Pilot hat immer das Gefühl, der Schirm, das ist das Mass der Dinge. Und ich sehe das auch besonders in der Akroszene drin. Es gibt viele Piloten, die fliegen wirklich

mit sehr stark abgenutzten Gurtzeugen rum. Und wenn ich die anschau, dann denke ich so, hey Leute, kommt vorbei, ich mache euch noch einen guten Preis, aber Hauptsache, er fliegt mal wieder mit etwas Gutem rum. Haben aber in der Zwischenzeit, während sie das Gurtzeug im Einsatz hatten, hatten sie fünf, sechs Schirme, die sie einfach durchgeflogen sind, die sie kaputt geflogen haben. Die Schirme wurden ersetzt, da hat auch niemand über Franken mehr oder weniger diskutiert.

[00:51:38] Wenn es dann aber beim Gurtzeug ankommt, ja ein Gurtzeug ist so ein notwendiges Übel, was ich einfach brauche, damit ich fliegen kann. Und ich glaube, das ist so vielleicht ein bisschen falscher Fokus, weil das Gurtzeug ist ein elementarer Bestandteil der Ausrüstung vom Gesamtsystem, mit dem wir unterwegs sind.

[00:51:59] **Lucian Haas:** Gurtzeuge werden ja allgemein so ein bisschen, ich sage mal fast stiefmütterlich behandelt. Mit den Schirmen, das ist zwar vorgeschrieben, wenn es nicht vorgeschrieben wäre, ist die Frage, wer es immer so machen würde, aber da heisst es, du musst es alle 24 Monate zum Check bringen und dann wird da genau geguckt, ob die Leinenlängen stimmen und sonst was alles und die Nähte werden gecheckt und sowas. Wer macht sowas beim Gurtzeug? Das

[00:52:21] **Stephan Rammerstorfer:** ist genau die gute Frage und ich glaube, das ist eine ganz berechtigte Frage. Und rein aus meiner Erfahrung, ich habe da auch schon sehr viel gesehen, besonders eben auch an K -Prüfungen von Sicherheitstrainings, es gab sogar mal einen Fall, da muss man wirklich sagen, nee, sorry, das Gurtzeug, das kannst du dieses Wochenende nicht verwenden, es geht nicht. Da haben wir dann express ein neues Gurtzeug organisiert, dass der fliegen kann, aber es ist genau so ein ganz grosser Punkt. Man prüft den Hauptschirm, man gibt den Notschirm regelmässig zum Frischfalten, zum Prüfen. Um das Gurtzeug kümmert sich eigentlich bis dato kaum jemand und schlussendlich, bringt mir der beste Hauptschirm und der am besten gewartete Notschirm gar nichts, wenn die Gurte meines Gurtzeugs aufgehen oder sogar reissen.

[00:53:16] Und ich glaube auch da, man kann auch viel präventiv machen, weil wir haben feste Bestandteile vom Gurtzeug und wir haben flexible Bestandteile vom Gurtzeug. Sitzbrett beispielsweise und darum gehen die Gurte und der Stoff. Jetzt gibt es es oft, dass halt auch mal ein Sitzbrett irgendwo einen Schaden erleidet, einen Knick bekommt, einen Riss, irgendwas und schon fängt der Hauptgurtapparat vom Gurtzeug an zu scheuern. Wenn ich das frühzeitig erkenne und angehen kann, muss ich nur das Sitzbrett wechseln und es passiert gar nichts. Wenn ich jetzt Pech habe und ich fliege ein halbes Jahr so rum, ist entweder der Gurt so weit angesteuert, dass sogar irgendwas passiert oder ich stelle es dann fest, vielleicht weil ich gerade noch mit meinem Standardgurtzeug auch noch an der Düne war und jetzt am Entsand bin, stelle ich dann fest, ach shit, da ist was passiert.

[00:54:17] Und wenn ich dann zu einem Hersteller oder in eine Reparaturwerkstatt gehe, kann es halt auch oft sein, dass das ein irreparabler Schaden ist.

[00:54:28] **Lucian Haas:** Wie häufig checkst du deine Gurtzeuge?

[00:54:30] **Stephan Rammerstorfer:** Ich checke meine Gurtzeuge sehr regelmässig. Ich mache eigentlich rein so eine optische Prüfung mache ich alle drei Monate. Mindestens einmal im Jahr wird das Gurtzeug komplett zerlegt. Sitzbrett raus, Retter raus, Protektor raus, alles was irgendwie raus kann, raus. Dann wird es auf den Kopf gedreht, dann wird es komplett gewaschen. Ich glaube auch das sehe ich so als essentiellen Punkt, auch die Reinigung und allgemein den Umgang mit dem Gurtzeug. Eigentlich ist das Gurtzeug das am stärksten belastete Bauteil oder die stärkst belastete Baugruppe von unserem Gesamtsystem.

[00:55:15] Weil zum Hauptschirm tragen wir Sorge, den behandeln wir mit Samtpfoten. Unseren Notschirm pflegen wir auch, den lüften wir regelmässig etc. schauen, dass keine Feuchtigkeit drankommt. Und das Gurtzeug, ja damit bomben wir uns in den Landeplatz ein und am Startplatz schmeissen wir es irgendwo in die Ecke. Dann hat es da wieder ein bisschen Schmutz dran. Ach ja, ich schleife sogar auf dem Boden direkt in die Bahn rein etc. All so Dinge, wo ich so denke, hey Leute, nein bitte nicht. Und gerade auch in der Reinigung ist ein Thema. Schmutz geht in die Poren rein, Schmutz geht ins Gewebe rein.

[00:56:03] Und somit habe ich natürlich eine viel höhere Abnutzung auf der ganzen Geschichte.

[00:56:09] **Lucian Haas:** Lass uns thematisch ein ganz kleines bisschen springen. Wir bleiben aber bei Gurtzeugen. Du hast eine eigene Firma, Change Gravity, und vertreibst darüber auch Agro -Gurtzeuge, die ursprünglich mal von AvaSport kamen oder eine Entwicklung von AvaSport waren. Aber AvaSport hat irgendwann aufgehört zu existieren, aber du produzierst weiter. Erzähl mal die Geschichte. Wie kam es dazu zu dieser Verbindung von dir zu AvaSport und wie kam es dazu, dass du jetzt im Grunde so der Erbe von AvaSport geworden bist auf gewisse Weise? Zumindest was die Agro -Gurtzeuge betrifft.

[00:56:45] **Stephan Rammerstorfer:** Ja, eigentlich ist da ein Grundsatz, ist eigentlich ein Kollege von mir schuld. Bereits in meinen ersten Jahren vom Agro -Fliegen oder respektive in den Anfängen, musste ich ein Gurtzeug haben. Das war anno 2014. Ein Kollege sagte, hey, hier steht noch ein AvaSport -Gurtzeug rum, komm, nimm doch das, das sind die besten Gurtzeuge, die es gibt. Okay, ja, ich vertraue dir, ich nehme das mal. Und ich muss wirklich sagen, das Gurtzeug hat mir einmal so richtig, richtig schön den Arsch gerettet. Und zwar aufgrund der Konstruktionsweise mit einem weit öffnenden Notschirmfach, weil bei mir ein Fehler passiert, ich hatte in der Notschirmpackung, da war ich nicht selbst dran verschuldet.

[00:57:36] Es hat dann auch dazu geführt, dass ich mich mit der Notschirmthematik mehr auseinandergesetzt habe. Ich musste den Retter schmeissen, abgezogen, habe den leeren Innencontainer in den Fingern und denke, scheisse, jetzt kommt es nicht gut. Zum Glück hat es fachweit geöffnet und die Rettung ist aus dem Fach rausgefallen und aufgegangen. Es hätte für die zweite Rettung nicht mehr gereicht. Dann ging das alles so weiter. Ich war dann eigentlich wirklich auch überzeugt von dem Produkt. Dann kam die Frage nach dem Base -System, habe mich über zwei Jahre mit dem Base -System befasst, viel mit den Jungs von Flugsau etc. auch gesprochen, die das damals unter sich hatten.

[00:58:21] So kam es dann auch, dass ich mein erstes Base -System beschaffen konnte und so immer ein bisschen tiefer rein in die Materie gegangen bin. Ich kam auch tiefer in die Kontakte mit AvaSport selbst und habe versucht, das Wissen weiterzugeben, auch an Kollegen etc. Somit hat sich dann auch das Base -System wieder stärker verbreitet in der Schweiz. Ich selbst habe dann immer mit Rückmeldungen etc. sehr stark mit AvaSport zusammengearbeitet, was dann auch dazu führte, dass ich gewisse Prototypen bekam, wieder Feedback gegeben habe, eine super Zusammenarbeit, war sehr glücklich mit den Produkten, immer auf einem sehr hohen Standard gefertigt, auf wesentliche Dinge aber reduziert.

[00:59:12] Es soll funktionell sein, es soll sicher sein, es soll nachhaltig sein, gut verarbeitet, aber nicht mit irgendwelchem Schnickschnack, den kein Mensch braucht. Dann kam das Jahr 2020 und plötzlich bekam ich die Nachricht, dass wir uns leider vom Markt zurückziehen müssen. Das war ein Schock im ersten Moment. Ich war wirklich immer so glücklich mit den Produkten, wusste viele Piloten, die damit auch sehr happy waren und dann ging es darum, was können wir daraus machen. So hat sich dann das Ganze glücklich gefügt und wir fanden Lösungen, wie wir weitergehen können,

[01:00:00] wie ich das Produkt unter meinem Namen eigentlich wieder auf den Markt bringen kann und wie wir auch in besagter Qualität und Nachhaltigkeit etc. weiter produzieren können, weil ich glaube, das sind die essentiellen Bestandteile von dem GUR -Zeug auch. Wir dürfen stolz sagen, es ist everything made in Europe, ausser beim Base -System gibt es ein kleiner Teil, was nicht in Europa fabriziert wird. Da geht es um die Ringe vom Dreiringsystem, die kommen aus den USA. Ansonsten vom Faden über dem Gewebe für die Verkleidung, über die Gurtbänder, über die Ösen, über einfach alles ist everything made in Europe.

[01:00:54] Und ich glaube, das zeichnet auch die Qualität dahinter aus. Das Ganze dann noch auch weiterhin wiederum montiert in Bulgarien, gefertigt in Bulgarien zu fairen Bedingungen und ich glaube, das war immer ein grosses Ziel. Wenn es weitergeht, dann soll es auch so weitergehen, wie es war. Es soll sich nicht irgendwo verändern.

[01:01:20] **Lucian Haas:** Dann verstehe ich aber richtig, das Ende von Avasport ist im Grunde, quasi eine Wirtschaftsfolge der Corona -Krise.

[01:01:29] **Stephan Rammerstorfer:** Ja, nicht nur, aber das war sicherlich noch so ein bisschen das i -Tüpfelchen irgendwo oben drauf. Es war einfach so nicht mehr haltbar und dementsprechend muss man dann andere Lösungen finden.

[01:01:45] **Lucian Haas:** Nun hatte Avasport eine sehr breite Gurtzeugpalette von allen möglichen, von Anfängergurtzeugen, Streckengurtzeugen, Agro -Gurtzeugen und sonstiges. Die führst du jetzt aber nicht mehr weiter, sondern du sagst, ich habe nur noch das Agro -Gurtzeug, was ich fertigen lasse, oder?

[01:02:00] **Stephan Rammerstorfer:** Genau, also da, das ist eigentlich nicht nur auf den Wechsel von Avasport zu Change Gravity zurückzuführen, sondern das war auch bereits vorher ein sehr bewusster Entscheid von Avasport. Da hatte ich auch viele Diskussionen, viele Gespräche mit ihnen diesbezüglich und kann die Entscheidung absolut nachvollziehen, weil schlussendlich, der Markt ist natürlich heute extrem lebendig, es gibt viele grosse Player auf dem Markt und das heisst auch, man muss stetig am Ball bleiben, man muss weitergehen. Aufgrund der Tatsache, dass natürlich auch Avasport ihre Ursprünge im Fallschirmsport haben, sind sie eigentlich im Umgang mit den ganzen Materialien sehr auf das Robuste, auf das Haltbare, auf das Massive, was natürlich in der Gleitschirmszene heute nicht mehr wirklich das gesuchte Produkt ist.

[01:03:01] Da haben sich andere Hersteller massiv weiterentwickelt und entsprechend hat man den Schritt auch bewusst so gemacht und gesagt, hey, wir fokussieren uns auf die Acro -Gurt -Säuge, wir haben noch ein Kindergurt -Säuge nebenbei, das können wir weiterproduzieren, aber wir möchten jetzt nicht in einen Bereich rein, wie Liegegurt, Liegegurt -Säuge oder Schulgurt -Säuge, dass wir die eigentlich rausnehmen aus dem Sortiment.

[01:03:29] **Lucian Haas:** Ja, die Konkurrenz ist ja glaube ich über die Jahre auch viel grösser geworden, wenn man so guckt, wie viele Gleitschirmfirmen, also als Marken, heutzutage ihre eigenen Gurt -Säuge produzieren, auch selber entwickeln, wo die früher vielleicht die irgendwo bei einer Auftragsproduktion haben herstellen lassen, da wurde das nur noch gebrandet, aber heutzutage kommen dann viele von den grossen, jetzt Advance, Nova, Ozone sowieso, BGD usw., die alle ihre eigenen Gurt -Säuge dann mittlerweile auch haben, Air Design auch, was es ja früher so nicht gab, sondern da gab es ein paar grosse Gurt -Säuge -Hersteller, Avasport war einer davon und dann haben die halt mit dem Markt so, also zumindest einen grossen Teil des Marktes auch für sich gehabt, aber dann ist dann wahrscheinlich auch einfach von daher weggebrochen.

[01:04:12] **Stephan Rammerstorfer:** Das sicherlich auch mit die Gründe, ich meine gerade Avasport hatte eine sehr grosse Produktion, wo eben auch genau das Thema Private Labeling auch ein grosser Anteil an der ganzen Geschichte war, wo sie auch für viele andere Hersteller produziert haben, natürlich kam dann insbesondere mit der Abwanderung in Fernost, kam auch da irgendwo ein Wandel, Produktionen wurden verlagert, man hatte plötzlich andere Optionen oder eben halt auch die Hersteller, die grösseren, die halt ihre eigenen Produktionen aufgezogen haben. Und ich denke, schlussendlich ist es für mich schon auch irgendwo erstaunlich, wie viele Hersteller wir eigentlich heute auf dem Markt haben.

[01:05:03] Egal ob das Gleitschirme, ob das Gurt -Säuge sind, ob das Notschirme sind, der Markt ist riesig und ja, ich frage mich oft, kann dann eigentlich da noch jeder drin bestehen bleiben? Und das ist sicherlich so eine gute Frage, die auch mich stets beschäftigt.

[01:05:24] **Lucian Haas:** Wobei, was ich interessant dabei finde, ist, ich bin jetzt auch, 2004 habe ich angefangen, also ich bin jetzt auch schon 20 Jahre irgendwo als Beobachter zumindest mit dabei. Und seit 20 Jahren, glaube ich, liest man immer wieder von, es muss doch irgendwann diese große Marktkonsolidierung geben, es kann nicht so viele verschiedene Gleitschirm -Marken geben. Und es gibt dann auch immer wieder einzelne Gleitschirm -Marken, die aufgeben und die dann vom Markt verschwinden, aber scheinbar tauchen genau diese, genau so viele neue, kleine, irgendwelche Designer, die früher für eine Marke gemacht haben, machen dann ihre eigene Marke auf und so weiter. Und letzten Endes werden es nicht weniger.

[01:06:00] **Stephan Rammerstorfer:** Absolut. Also ist für mich auch eben die große Frage, wie lange kann das eigentlich sogar so weitergehen? Natürlich ist alles immer auch vom Know -how abhängig, von der Erfahrung, die man mitbringt. Und ich glaube, genau so gibt es halt sicherlich immer wieder irgendwo jemand, der sagt, hey, ich habe jetzt jahrelang vielleicht für andere Firmen konstruiert, jetzt komme ich, jetzt möchte ich endlich mal frei sein, ich möchte frei von jeglichen Vorgaben sein und einfach mal meinen Weg gehen können, meine Vision verfolgen und jetzt versuche ich es einfach mal. Und ich glaube, es ist halt, die Gleitschirm -Szene ist eine sehr, gerade besonders im professionellen Bereich drin, eine sehr leidenschaftliche Szene, wo es nicht darum geht,

[01:06:51] ja, ich fahre jetzt da Millionengewinne ein irgendwas und kann mich dann zurücklehnen und einfach nur noch schauen, wie das Geld reinkommt, sondern es geht darum, ich möchte etwas einbringen, ich möchte mein Ding weiterziehen, ich möchte weiterkommen. Schlussendlich, ob ich davon leben kann oder nicht, ist eigentlich so ein bisschen zweitrangig.

[01:07:15] **Lucian Haas:** Sprichst du da jetzt auch von dir selbst? Also ist im Grunde Changed Gravity, sagen wir zumindest die Gurtzeugsparte von Changed Gravity, ist das so ein, ja, wie soll man das sagen, ein Liebesprojekt im Grunde? Absolut.

[01:07:29] **Stephan Rammerstorfer:** Also ich denke, das ist wirklich so eine Leidenschaft, die mit drinsteckt. Es ist einfach schön zu sehen, dass das weiterlaufen kann. Schlussendlich von den Stückzahlen, die bei mir, die wir produziert werden oder die wir ausliefern, sind wir weit davon entfernt, dass das irgendwo wirtschaftlich interessant sein könnte für jemanden. Aber schlussendlich ist es auch da, es ist einfach eine Leidenschaft, es macht Spass, rumzutesten, jetzt auch vielleicht mit neuen Trendsystemen da wiederum zu spielen, Versuche zu machen, vielleicht auch mal selbst wieder mal richtig vom Himmel zu fallen und mal wieder drei Räder draussen zu haben.

[01:08:19] Einfach halt spannend, was an Entwicklung dabei rumkommt und ja.

[01:08:25] **Lucian Haas:** Du sprichst jetzt gerade von Entwicklung und diesen vielleicht neuen Möglichkeiten. Das heisst, könnte es sein, dass irgendwann Changed Gravity doch mit einem neuartigen Trenngurtzeug auf den Markt kommt? Das könnte durchaus

[01:08:38] **Stephan Rammerstorfer:** sein, will ich absolut nicht ausschliessen. Ich denke, ja, jetzt haben wir uns mal irgendwie, so halbwegs in den Markt eingelebt, sind langsam ein bisschen präsenter bei den Leuten auch, versuchen natürlich unsere Kernpunkte, unsere Philosophie weiterzuleben, konnten so jetzt mal die Produktion wieder einigermaßen stabilisieren, konnten auch gewisse Lagerbestände aufbauen und jetzt, glaube ich, kommt genau der Zeitpunkt, wo es dann in die Entwicklung wieder reingeht, um mal schauen, was kommt dabei rum. Und ja, dementsprechend auszuschliessen ist es absolut nicht.

[01:09:23] Von

[01:09:23] **Lucian Haas:** dem, wie du es erzählst, höre ich aber heraus, okay, wirklich leben könntest du vom Gurtzeughandel alleine wahrscheinlich nicht. Jetzt zum Ende vom Podcast hin, kannst du noch ein bisschen Werbung für dich selber machen. Also was machst du denn sonst noch und was können Leute von dir, außer vielleicht ein Base-Gurtzeug bei dir zu kaufen von Changed Gravity und da super beraten zu können? Was können sie sonst noch von dir bekommen?

[01:09:48] **Stephan Rammerstorfer:** Bei mir ist es natürlich so, eben definitiv, wie du gesagt hast, rein von den Gurtzeugen zu leben, das ist aktuell vor allem, weil es eine Nische von der Nische von der Nische ist, ist es absolut illusorisch, da irgendwie eine Wirtschaftlichkeit anzustreben. Dementsprechend habe ich natürlich weitere Standbeine. Ein Standbein oder ein Bereich ist sicherlich das, die Weiterbildung in ganz verschiedenen Bereichen. Für mich ist ganz klar das Ziel, die Piloten mit Unterstützung in ihre Selbstständigkeit zu führen, weil ich glaube, es ist beim Gleitschirmfliegen genauso wie beim Autofahren.

[01:10:33] Du machst mal deine Lizenz und dann weisst du mal, wo ist Gas, wo ist Bremse, wo ist die Kupplung, aber die Erfahrung, die bringst du noch nicht mit. Und jetzt entweder du sammelst die selbst, bist bereit, viel Zeit zu investieren, oder du kannst dir die auch von einem Instruktor holen, indem du einen Kurs besuchst. Und ich glaube, das ist genau ein Bereich, wo ich sehr gerne tätig bin mit der Weitervermittlung meiner Erfahrungen, meines Wissens, halt im Bereich des Sicherheitstrainings, aber auch im Bereich von materialspezifischen Kursen, Basepack -Kursen, Notschirmpack -Kursen,

[01:11:20] allgemeine Materialworkshops, wo es einfach mal darum geht, Leute lernen, was sie eigentlich selbst an ihrem Material prüfen können, was sie selbst tun können, wie gehe ich damit um, wenn ich im Urlaub eine gerissene Leine habe etc. Ich brauche nicht immer direkt ein Reparaturzentrum, ich kann auch ganz viel selbst tun. Das ist sicherlich ein Bereich, den wir auch weiter voranbringen möchten und der auch sehr viel Freude bereitet, weil man die

Entwicklung bei den Leuten sieht und auch nah an den Leuten dran ist.

[01:11:56] So als kleiner Nebenbereich bieten wir natürlich auch Tandemflüge an. Da ist es sicherlich so, dass der Fokus auch da auf der Qualität liegt. Es geht nicht darum, einfach nur einen Flug anzubieten, es soll ein Erlebnis sein. Was natürlich für mich selbst auch ein sehr spannender Bereich ist, ist auch die Zusammenarbeit mit anderen Partnerfirmen oder Firmen um uns herum, sprich gerade hier im Tal, zusammenarbeiten mit Flugsau beispielsweise, wo ich auch als Testpilot im Einsatz stehe, wo ich auch konstruktiv meine Feedbacks mit einbringen darf etc., wo auch so wiederum ein bisschen,

[01:12:41] noch ein bisschen Taschengeld, mit reinkommt, ob man davon vielleicht wieder mal eine Woche Flugurlaub machen darf oder mal wieder was Gutes essen gehen. Das ist doch sehr, sehr toll, genau. Und ja, ich glaube, das ist so das. Wir werden sehen, wo ChangeGravity in Zukunft noch hingeht. Muss man

[01:13:04] **Lucian Haas:** als guter Flieger, der irgendwie rund ums Fliegen auch mit und davon leben will, muss auch ein Lebenskünstler sein?

[01:13:12] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube definitiv, ich glaube definitiv. Also der Gedanke eben, dass ich im Gleitschirmbereich Multimillionär werde, den, ich glaube, den kann man sich direkt mal wegpacken. Das bringt nichts.

[01:13:28] Sicherlich ist es auch ein bisschen, ja, ich glaube, es ist komplett, das Gleitschirmfliegen ist ein Lifestyle. Wenn man, je intensiver man das tut, umso intensiver, kommt man auch in den Lifestyle rein. Und das ist halt ein sehr einfacher, sehr, ja, ungewisser Lifestyle auch zum Teil, wo, ja, wo ich vielleicht auch noch nicht ganz weiss, was ist übermorgen. Wie es halt beim Fliegen auch ist. Ja, heute denke ich noch, das Wetter ist übermorgen perfekt. Morgen früh sieht das Wetter plötzlich ganz anders aus für übermorgen. Und mit dem muss ich umgehen können. Und das ist so sicherlich eine ganze Lebensgeschichte, ja.

[01:14:16] **Lucian Haas:** Ist das dann etwas, was dich fasziniert, auch diese Unsicherheit? Oder ist das eigentlich etwas, weil du am Anfang sagtest, du bist eigentlich gar nicht so ein risikofreudiger Mensch, sondern versuchst das natürlich zu kontrollieren. Wie ist das dann, mit eigentlich so in einen Lifestyle einzutauchen, der von dir eigentlich ein sehr hohes Risikobereitschaft verlangt, mit halt dieser Ungewissheit damit dann entsprechend, umzugehen?

[01:14:42] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube auch da wiederum können natürlich die Rahmenbedingungen, die man sich selbst erarbeitet, extrem wichtig sein. Wenn ich natürlich ein teures Auto habe, ich habe noch Kredite am Laufen, ich habe eine teure Wohnung, die ich finanzieren muss etc. Ja, dann wird es wohl relativ schwierig, mich darin zurechtzufinden und dann habe ich auch ein hohes Risiko. Wenn ich aber natürlich bereit bin, meinen Lifestyle entsprechend auch auf meine Tätigkeit anzupassen, ich lebe relativ einfach, ich habe eine günstige Location, wo ich meinen Shop drin habe, ich muss nicht vier, fünf Mal im Jahr mit dem Flieger in den Urlaub, sondern mir reicht es auch, wenn ich mit dem Fahrrad zum See runterfahre

[01:15:33] und dann bin ich glücklich. Wenn ich mir das natürlich so einrichten kann, dann ist das auch wieder ein Risikomanagement, was mein Restrisiko massiv erreicht. Und ich glaube, da kann man selbst gestalten,

[01:15:47] **Lucian Haas:** wie man möchte. Hättest du eine Art Base -System für dein Leben? Wenn du sagst, das funktioniert nicht, dann ziehe ich jetzt halt irgendwo eine Reißleine und mein jetziges Change -Gravity -System fliegt weg, aber was anderes trägt mich noch, mit dem ich dann wieder irgendwo sicher landen kann?

[01:16:03] **Stephan Rammerstorfer:** Ich glaube es absolut. Einerseits natürlich sicherlich mein ganzes Umfeld, was sicherlich ein extremes Base -System für

[01:16:12] **Lucian Haas:** mich ist,

[01:16:12] **Stephan Rammerstorfer:** was mich auch immer wieder trägt, was mich unterstützt. Das ist sehr, sehr wertvoll. Und auf der anderen Seite ist es sicherlich auch zu wissen, ich habe mal einen Beruf gelernt, ich habe über zehn Jahre viel Berufserfahrung gesammelt als Servicetechniker. Ich kann auch da, soll es im Gleitschirmfliegen nicht sein, ich kann jederzeit zurück. Heute sind erfahrene, gute Mechaniker, sind gesucht und dementsprechend habe ich da mein Base -System. Und soll es halt nicht sein, dann ist es so, dann gehen wir halt zurück.

[01:16:52] **Lucian Haas:** Gut, Stefan, mögest du dein Base -System an dieser Stelle nicht ziehen müssen, wenn nur freiwillig ziehen. Und ansonsten wünsche ich dir auf jeden Fall noch viel Erfolg mit Change -Gravity, mit allem, was du dort anbietest, von Gurtzeugen über Sicherheitstraining, Beratung und Sonstigem. Und vielen Dank für deine Erzählung. Ganz herzlichen Dank, Lucian.

[01:17:17] Podz-Glitz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Looglides. Wenn du gerne noch mehr davon bekommen würdest, dann werde doch zum Unterstützer beider Projekte. Podz-Glitz und Looglides stehen werbefrei und ohne Paywall zur Verfügung. Dahinter stecken allerdings viel Zeit, viel Arbeit und einiges an Kosten. Als Förderer hilfst du mit, dass sich beide Projekte für die Gleitschirmszene weiter anbieten und entwickeln kann. Welchen Betrag du gibst, bestimmst du selbst. Mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Alle Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf der Website looglides.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Looglides schreibt sich Lu-Glitz.

[01:18:04] Allen Förderern sage ich Danke. Die nächste Folge von Podz-Glitz erscheint dann in zwei Wochen. Bis dahin, fall nicht vom Himmel. Ciao..

English

English · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

Stephan „Rami“ Rammerstorfer doesn't just think a lot about safety and harnesses as an Acro-Trainer

Who still remembers Avasport? The Bulgarian harness manufacturer was an important figure for years and a pioneer in some areas of the scene – for example, with its robust Acro harnesses with Base-system. In this case, the main canopy is automatically detached when the rescuer pulls.

At the end of 2020, however, Avasport had to file for bankruptcy and disappeared from the market. Only the Base-Gurtzeugserie still exists today or rather is back, now under the brand name Change Gravity.

Behind this is the Swiss Stephan Rammerstorfer, better known in the scene as Rami. Together with former Avasport employees, the Acro and safety trainer restarted the production of these harnesses in 2022. Why? Because as a passionate Acro pilot, he does not want to miss the – as he puts it – "luxury" and the safety of a Base system.

In this 141st episode of Podz-Glīdz I speak with Rami about the Base-system. It is about its basics, advantages and disadvantages, who actually needs something like this, but also the limits and the future of this technology. Because Base-systems could, in Rami's view, be a sensible option even for Liegegurtzeuge, especially in the competitive field.

In addition, other topics are discussed. It is about risk management when flying, systematic training, the important role of mentors, the change in the Acro scene, and paragliding as a lifestyle.

If you want to promote Podz-Glīdz and the blog Lu-Glīdz, you can find all the relevant information at:

<https://lu-glīdz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music:

Track: Last Train North | Artist: TrackTribe

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=-1azHK2pwqw>

Lu-Glīdz Links:

- Blog: <https://lu-glīdz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglīdz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglīdz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glīdz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glīdz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glīdz-der-lu-glīdz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglīdz>
-

LINKS from Rami:

- Website Change Gravity: <https://change-gravity.ch/>

Transcript

[00:00:00] **Stephan Rammerstorfer:** And in that case, I would definitely see the Base system as an extremely sensible option, because we have the possibility—especially if we have a collision in the air, two gliders meeting, we know this from PWC—where one gets caught with their glider to the harness of the other; at that moment, the lower one could unclip, tack, their rescuer deploys, they fly off alone, the upper one takes their glider with them to land, the perfect gear is back together and, yeah, the situation is resolved relatively easily.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:01] **Stephan Rammerstorfer:** Today with Stefan Ramersdorfer and

[00:01:05] **Lucian Haas:** I'm Lucian Haas.

[00:01:09] Who still remembers AvaSport? The Bulgarian harness manufacturer was a major player in the scene for years and even a pioneer in some areas, for example with its robust agro harnesses with a Base-system. In this setup, the main glider is automatically detached when the rescue is pulled. However, at the end of 2020, AvaSport had to file for bankruptcy and disappeared from the market. Only the Base harness series still exists today—or rather, exists again, now under the Change Gravity brand. Behind it is the Swiss Stefan Ramersdorfer, better known in the scene as Rami. Together with former AvaSport employees, the agro and safety trainer restarted production of these harnesses in 2022.

[00:01:58] Why? Because as a passionate agro pilot, he doesn't want to miss out on what he calls the luxury and safety of a Base system. In this 141st episode of Podz-Glidz, I'm talking to Rami about the Base system. We're covering the basics, the pros and cons, who actually needs something like this, the limits, but also the future of this technology. Because in Rami's view, Base systems could be a sensible option even for lying harnesses, especially in the competition scene.

[00:02:30] Other topics also come up. It's about risk management while flying, systematic training, the important role of mentors, the shift in the agro scene, and paragliding as a lifestyle. I met Rami, by the way, in his Change-Gravity shop in Wolfenschiessen. That's in the Engelberger Tal, where in June 2024 I was able to look after the home and the cats of a flying couple for two weeks. That gave me the opportunity not only to explore the area a bit from an aviation perspective, but also to record two podcast episodes. The previous episode, Flugsau, was also created there.

[00:03:12] If you like Podz-Glidz, then support my work on it. As a patron. You can find out how it works so easily on the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, specifically on the "Fördern" page.

[00:03:31] Stefan, are you a risk-taker? I'd say only to a certain extent. Only to a certain extent. That means for some things, yes, for others, no. Or what do you mean by to a certain extent? I think a certain

[00:03:46] **Stephan Rammerstorfer:** You have to take risks in life to move forward. But the risk should stay within a manageable framework. I like to use the traffic light system for that. The green zone is the comfort zone, that's where we operate, that's what we can do. The orange zone, well, there's a certain risk there. But that's where we can develop further. And the red zone, that's actually risk management. Yes, high risk, we don't really want to go there. And I see myself preferably somewhere in the green or orange zone. I'd like to avoid the red zone. How often have you been in the red zone?

[00:04:30] I'd say that when it comes to flying, I've been in the red zone maybe once or twice at most, but certainly not more. And the more I flew, the more experience I was able to gain, the better the whole thing actually became. I was able to reflect on myself more and position myself accordingly in terms of risk management.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Now, you're a very experienced agro pilot and also an agro trainer and such. And for, let's say, an average pilot, what agro pilots do always feels like it's in the red zone. Why do you say you were only in there at most once?

[00:05:15] **Stephan Rammerstorfer:** Because I believe that even in agro-flying, there is a very systematic structure to the whole thing. If I follow that structure properly and create a certain structure for myself, develop a training plan, then I can actually train the whole thing within a very safe framework. I can also work out the corresponding

conditions—meaning, I can get myself a rig that offers me additional safety, with multiple rescue devices and a large protector. I can also look at the flight area and make sure I go to an area where I have safety, meaning I can fly over water.

[00:06:04] I have a good buffer where I have open fields, even if something goes wrong. I can pull a rescuer and come down safely with them. Awareness of the rescuer—I see all of that as essential factors in how I can actually minimize the residual risk. And because of that, I don't see it as some kind of high-risk area at all.

[00:06:31] **Lucian Haas:** Is that the art of agro-flying? Does it actually lie in risk management?

[00:06:37] **Stephan Rammerstorfer:** I absolutely think so, because of course there are many pilots—I'm thinking especially in this day and age, we have YouTube, we have YouTube, we have YouTube, we have YouTube, we have YouTube, we have YouTube, we have YouTube, many tutorials etc. But you also see a lot of images, reels, and so on on social media, for example. You often only see the good stuff there and get the feeling, yeah, that's relatively easy. Come on, I'll go out and fly too, I'll just pull, I'll try that too. Then it goes wrong, maybe I didn't pay enough attention to the box placement, I'm in a bad area, I have an old rescue that doesn't work properly, I have a piece of gear that isn't supporting me etc. And immediately we have a situation that triggers a mental block and consequently hinders further progress.

[00:07:30] But if I keep those things in mind and can avoid the mental block, then I believe I can fly relatively relaxed and make my progress that way.

[00:07:41] **Lucian Haas:** If you look at normal pilots and then at agro-pilots, would you say that just by the systematic way that most agro-pilots, let's say, approach flying, they are actually automatically the better pilots—maybe not even technically, but in terms of mindset?

[00:07:59] **Stephan Rammerstorfer:** I wouldn't say they are consistently better pilots. There are also many pilots in the agro sector who might have a bit of an inflated ego. Still, I think you fly completely differently. You have a completely different awareness, for example, of your rescue equipment, which might not be there at all for a recreational pilot, for a so-called "normal" pilot. A reserve glider is something I just carry around, but I actually never need it. And an agro pilot, of course, has a completely different relationship with that. Also the understanding of the matter, if a glider collapses.

[00:08:48] In agro-flying, we're used to it rustling in the fabric sometimes, to it getting a bit more turbulent.

[00:08:58] Of course we want that. We initiate the maneuver deliberately, and we know it can also go wrong. Whereas with thermals, it can sometimes come out of nowhere. But I think, precisely in that situation, when something comes out of nowhere and the fabric rustles, you might twist 180 degrees, or a flap occurs—I believe it's certainly the case that a pilot who has already flown maneuvers can handle the situation much more calmly and remain correspondingly more capable of taking action.

[00:09:39] **Lucian Haas:** I was once at SIV training in Gerlitz. And there were three girls there who were training for agro. They said they never like thermals. They only ever want to do agro because thermals would be too unsafe for them, because they feel so helpless, because they just don't have the control. Is that maybe something where a normal pilot, in a certain way, because they expose themselves more to the unknown and are open to it, might actually be the better pilot?

[00:10:07] **Stephan Rammerstorfer:** That could certainly be the case. I just think it's also about how you ultimately deal with the overall situation. I mean, I think it's great if the girls say, "Hey, I don't personally feel ready. It stresses me out if anything unforeseen happens," and they accordingly opt out of that area of flying. Personally, I find that very sensible. You can then work on it with appropriate coaching or by going out with other pilots, etc. Maybe build up an understanding so that the girls eventually feel comfortable in thermals and that it's no longer so completely uncomfortable for them.

[00:10:57] But I believe that's exactly where acro flying offers an extremely good basis. I had a colleague myself who did his training, then went down to Mornera in the Ticino in the spring, pushed himself through some really intense thermals, had shock moments one after another, landed and said, okay, shit, now I guess I have to learn how to fly first.

The consequence was that he came back, did an SIV training, started flying acro, and was able to build an understanding with that. That's when I realized, even if it works sometimes, even if it pushes me away somewhere and so on, now I can handle that and now I'm going back to flying thermals.

[00:11:49] How did you actually get into acro flying? I personally did my training in 2013, finished my license in the autumn, and then it was clear to me that the next step was an SIV training. I wanted to know how the glider behaves in uncontrolled situations. Of course, spirals, stalls, and also my first sat were included in the program, and at some point, yeah, I flew the sat, got hooked on the whole thing. I wanted more of it. I looked at my flight instructor back then and said, hey Thomas,

[00:12:36] would it be possible for us to do a bit more? He said, hey, look, if you want more, you have to build a solid base first. Start by stalling, now you have to learn the stalls by heart. And I was like, yeah, but hey, exactly those maneuvers. Stalls, no, I hate a stall. No, that's something unstable, something uncontrolled. He said, yeah, and now it's up to you to make the unstable something stable and the uncontrolled something controlled. And when you have that under control, then you're ready to fly acro. Okay, I pushed through it, for better or worse, and eventually found my way and started having fun with it.

[00:13:25] By now, I think I can really say that I actually have more fun when the glider is under me or somehow crumpled over me, than just when it's open and flying above me. Have

[00:13:39] **Lucian Haas:** Did you get this hint, like, now you have to practice stalls? Did you then say, okay, I need to book another SIV training and another SIV training to practice all these stalls? Or did you practice stalls on your own? I

[00:13:52] **Stephan Rammerstorfer:** I actually took the path—let me put it this way—I certainly used the time in the existing SIV training to keep working on the stalls. I felt relatively safe, then went back and neglected it a bit, but then picked it up again on a trip to Spain. I was in Organia for the first time in my life and really, yeah, in German terms, I screwed up my stalls. I had my first experiences with stalls and autorotation there and had a really unpleasant situation. Seriously. I only got out relatively deep, luckily without a rescue.

[00:14:41] And in the evening, I have to say, that was the great thing—Paul Takac would come to me and say, Stefan, we have to look at what happened today. What happened there was really on the edge, but look, I'm happy to give you a few more tips and tricks on how that might work better. And that's how I was actually able to steadily improve my level. Furthermore, joining the Agro-Club here in Central Switzerland certainly helped me a lot too, because there was again a community where exchange took place. You'd watch a video you'd recorded yourself with the GoPro and analyze it.

[00:15:27] I also constantly reflected on it myself, analyzing the videos for hours. And that's how I was able to drive my own progress independently. Looking back today, I really have to say I find a certain amount of support almost essential, or at least it helps extremely. You make progress much faster because if you have to learn everything from your own mistakes, then everything just takes longer and maybe things go really wrong at some point. And I believe that can be avoided because there are plenty of people who have the experience and can provide that support.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Is that something where the freestyle scene basically has an advantage over this, let's call it, cross-country flight scene or normal flight scene, because there you see each other much more as a community. You meet up, when you're doing ten runs a day, you constantly meet in the lift or at the top, you can constantly talk to each other. But you're also used to talking about how you fly. And you really want the other person's criticism because you want to get better at that point. What did I mess up there? Why didn't I fly the entry into whatever maneuver properly? Then there's the experienced person who says, hey, watch out, wait two seconds longer or whatever.

[00:16:46] **Stephan Rammerstorfer:** Yeah, I'd say there's been a certain shift over the last few years. Looking back at when I started, it was still a very strong community; you were extremely involved, you worked together, you went out together when doing runs, you were together on the track, you went up to the launch site together, etc. I think that's changed a bit over time. That's just my perception, but people started getting more to the point: I have to train now, I have to fly now, I don't have time to sit in the track with you or grab a quick coffee to look at it, it was just about moving forward, forward, forward.

[00:17:40] I think that's why the community has somewhat fractured; it used to be more common for a colleague to come up and pat you on the shoulder and say, "Hey, I saw that, do it differently, otherwise it could get dangerous." And today, it might even be the case—because that basic understanding might not be there anymore—that they just say, "Hey, cool job, you almost had to throw in the rescuer," yeah, "Hey, mega cool," which I actually find a bit ambiguous. On the other hand, I think there are also opportunities because of that.

[00:18:27] So I mean, what I've built over the years came a lot from self-study, which is maybe a point where people today don't want to invest as much time or energy into something anymore. For me, it was an addiction, a passion, or is it still. And I think that's exactly where I see a bit of... yeah, it was also an opportunity for me where I said, hey, instead of just playing the friendly coach every weekend. I come to the Nakro training actually to fly myself, and ultimately the weekend is over and I've only done three flights over the whole weekend, and the rest of the time I was there supporting people, analyzing,

[00:19:27] ...supporting them with material and so on. And eventually, that led to the result of, yeah, okay, why don't you turn this into a profession? Use your skills and offer that to people, but in a way that you still have your free time and still get to fly, because that's still a matter of the heart.

[00:19:54] **Lucian Haas:** We can talk about your company Changed Gravity in a moment. I'd like to stay on the topic of the agro scene for now. You said that has changed a bit. What's causing that?

[00:20:06] **Stephan Rammerstorfer:** That's hard to say. I have the feeling it also comes a bit from the fact that, on one hand, the diversity of interests people have today has become extreme. You have to bike, you have to go paragliding, you still have a partnership you're invested in, which also requires time. You have a job, a top-paying job, that you also want to keep. And so, there's maybe a lack of time somewhere for the community, because if I go flying then, I want to fly, fly, fly. Then I don't have time to sit under a tree somewhere with my guys and watch a video or just say a few words, exchange some news, and have a beer.

[00:21:00] And I think it makes a relatively big difference that maybe the socializing itself isn't quite the same as it used to be. I hope that changes a bit again. That would be nice for the scene.

[00:21:16] **Lucian Haas:** Does this lack of socializing somewhat increase the risk?

[00:21:21] **Stephan Rammerstorfer:** I believe that in the agro sector, the risk certainly increases a bit. It doesn't have to, though; it depends very much on the pilot, how well they can assess themselves, and how they can handle it. I see it more as the progress suffering, in that it takes me correspondingly longer to perhaps reach a goal. That I might suddenly need 150 or 200 stalls instead of 100 to master a stall, because the reflection just isn't there. And as soon as I can reflect on myself, or someone else can reflect on me,

[00:22:08] I learn an incredible amount just from the conversation itself. And I believe that's exactly what I see as the core point of the whole story.

[00:22:18] **Lucian Haas:** That means an intelligent pilot would actually always look for a slightly more experienced buddy, someone they can learn from and ask for help again and again. And they actually use that, by going to them and saying, "Hey, explain to me, what did I do wrong there?"

[00:22:34] **Stephan Rammerstorfer:** I absolutely believe that. And we can see that in a very good example. We have a pilot here in the valley who flies. He got his license a year and a half ago. In the meantime, yeah, he's doing an extreme amount of flights. I mean, in the first year alone, he completed 1,700 flights. That's immense; it's a number that almost no one can imagine. But at the same time, he was involved in the community, he sought out that exchange, he asked more experienced pilots for support, he asked to have a maneuver explained to him. He sits down in the evening, analyzes his videos, and by now, the kid flies way better than I do myself.

[00:23:24] And so, I wouldn't say I'm a top-tier acro pilot now, but it's absolutely, what is actually the best example of this, it helps, it helps extremely. And you can achieve extraordinary results with it.

[00:23:41] **Lucian Haas:** achieve. Maybe I've even met him already, because one evening when I was flying here at the Brändler, I think I flew twice. In that time, he somehow went up and down, up and down, five times. Then I asked him how fast he actually manages those laps and what his record is. How many runs he did here in a day—he says his record would be 26 times. Correct,

[00:24:05] **Stephan Rammerstorfer:** that's exactly

[00:24:05] **Lucian Haas:** the kid. So very exciting. Then I also thought, 26 times. I can't pack my glider that fast to keep running back to the track and getting back up there. But if you're sufficiently motivated and have the drive, then...

[00:24:19] **Stephan Rammerstorfer:** Absolutely. So I think, of course, motivation has to be at the core of it. And he brings an extreme amount of motivation with him. I mean, just thinking about it, when an acro training session takes place in Beckenried over the lake on the weekend, and that training starts somewhere around nine, you'll meet him here at six in the morning, right at the Brändln, and he's already doing four or five runs before heading off to the acro training over the lake. And then, when... when work finishes at five or six in the evening, he drives back into the valley and flies until nine at night. Of course, what he does is certainly very excessive.

[00:25:04] **Lucian Haas:** Yes, the great thing here is that the winch can theoretically run 24 hours a day because you operate it yourself. And then you can still hop into the winch at nine in the evening if it's still light out and go for one more flight. When you look at these acro pilots, on one hand, there's the flight technique they have that you have to learn. What role does the equipment you have actually play in acro flying?

[00:25:27] **Stephan Rammerstorfer:** I believe the equipment plays a very decisive role. You can very quickly become overwhelmed by gear, or you might have equipment that isn't suitable for it—that just doesn't provide the necessary basis. That's the case with the glider, but it's also the case with the harness. And I think those are very essential points in this.

[00:25:55] **Lucian Haas:** To what extent is the equipment also relevant for safety?

[00:26:01] **Stephan Rammerstorfer:** I find it very, very important because I'm thinking right now, dedicated harness equipment built for acro flying is essential. You know you have correspondingly thicker protectors installed, you have at least two rescues installed, which in my view is very essential. You also have completely different bracing, you have different straps installed, you have different supports installed. I had a colleague myself, a good colleague, who once started with a,

[00:26:43] I think it was even the ease of it; he started flying with an Emily Rhythmic SAT, and then had to take painkillers every night because his ribs hurt so much he could barely stand up. And yeah, then the point was reached pretty quickly that the material you're using just isn't optimal. The same goes for the glider. I mean, there are gliders that don't work for maneuvers. There are gliders that work well and are tame, accordingly. But then there are also gliders that are extremely demanding. And I think the right choice is already very...

[00:27:27] **Lucian Haas:** essential. If a normal pilot says they want to start doing agro flying somehow, at what point would you say they need to take care of the equipment, specifically the harness? People say today that there are great low-B harnesses with which you can start agro flying today, and you can learn all the maneuvers—including helicopters and everything else, at least not the super high-dynamic ones—you can learn them all perfectly with those. But at what point should you actually say, okay, an agro harness is really required now?

[00:28:00] **Stephan Rammerstorfer:** So I believe that as soon as the decision has really been made—I want to fly agro and I want to commit to it—I think it's actually very good if you deal with a harness right from that point. Of course, in the beginning, you can fly with a standard harness and, as an additional safety measure, I'd take a front container on the front. That certainly covers the safety aspect for now. Ultimately, however, I won't be able to avoid switching to a different harness sooner or later. And of course, it helps me if I do that as early as possible so that I can get used to the harness.

[00:28:45] And I think the first step should always be the harness, and only then should the glider follow. Especially when I see pilots today, aspiring agro pilots, who are partly already out there on an agro glider but still using a training

harness, I feel that's the wrong order because you have to get used to everything. And the worst combo you can do is change everything at once, because then you have no overview at all. What's the reason now? Is it me? Is it the harness? Is it the glider? Exactly.

[00:29:24] **Lucian Haas:** That means you would recommend, okay, start learning, then maybe fly a Low-B if you're interested in agro, then keep the Low-B for now, but get yourself an agro harness, and once you're comfortable with the whole system and have mastered the first maneuvers and stuff like that, then you can eventually consider maybe a real freestyle and then maybe at some point getting a real agro glider.

[00:29:48] **Stephan Rammerstorfer:** Absolutely. So I think that's exactly the right way to go—saying, hey, with a glider I already have, with a Low-B glider, something like that, where I'm training my maneuvers, I'll switch the harness and get used to that combo again, then I can keep training, and as soon as I've reached a certain level, I'm ready to switch. I'd even say today, rather to a heavily loaded Agro glider than a Freestyle glider, because the development has moved a bit in a different direction, especially with the Freestyle gliders, where I'd say today that a large Agro glider can certainly help more than a classic Freestyle glider.

[00:30:38] Why? Well, I think it's because we have few freestyle gliders that were actually developed for maneuver flying. There are many freestyle gliders that are actually extremely... they have good performance built in, they have a certain stretch, etc., and in my view, that's only somewhat suitable for learning maneuvers with. They're great for flying on the dune, for doing jumps, for flying wing-overs, but as soon as it gets into negative maneuvers, they're often more "toxic" to fly than if I were to take a heavily loaded agro glider.

[00:31:27] **Lucian Haas:** Now, there are also different variants of Agro harnesses. Typically, however, all Agro harnesses have two reserves in them, which you would probably definitely recommend flying with two reserves at all times when flying Agro.

[00:31:42] **Stephan Rammerstorfer:** Absolutely, absolutely. I think two reserves are indispensable; we have many maneuvers where a hang-up can occur, and accordingly, it goes into autorotation, and we all know, in autorotation, a reserve deployment isn't unavoidable, definitely, and then I'm extremely glad if I have a second reserve in there. Especially if I maybe fall into the lines, into the fabric, then I'm glad, absolutely grateful, that I have two options with me. Now

[00:32:18] **Lucian Haas:** Then there's the, I'll call it the extreme version, the so-called BASE harness, where you basically have a third rescuer that's built in such a way that you can basically detach from your main glider automatically, and then the parachute, the rescue parachute, is triggered automatically, and that one is also typically steerable as a surface, so you can fly back to the ground just the same, but your interfering main glider is automatically deactivated. Is that actually something you would say, if someone is seriously doing BASE, that's a must?

[00:32:52] **Stephan Rammerstorfer:** I wouldn't necessarily say it's a must; from my perspective, it's a luxury I can afford. It's just, well, I'll take the comparison from road traffic: I can get from A to B in my Golf, but maybe it's a bit more fun in a Ferrari or a Bugatti, and I can take the corners a bit faster, etc. Or I take a Mercedes and have a certain amount of extra comfort. I also have safety systems built in, and I think that's exactly how you can compare it a bit.

[00:33:38] Basically, I think a harness with two reserves, a dedicated agro harness, is absolutely sufficient. But I can also get the additional option with the BASE, and thus, especially for certain situations, I actually have a significantly less intense version. So, I'd say, ultimately a much more pleasant solution.

[00:34:02] **Lucian Haas:** At the very beginning, you mentioned this traffic light system—red, yellow, green. Would you say that if you fly with a Base harness and then perform agro maneuvers, you're basically shifting that traffic light a bit? The maneuver you mentioned, with two rescuers in the harness but without the Base, would you perhaps still assess as yellow if you say you still have this additional option to actually separate from your main glider? With the Base system, that automatically lowers the risk even further, and then it becomes green?

[00:34:30] **Stephan Rammerstorfer:** No, I definitely wouldn't confirm that at all. I think the BASE harness, well, it offers additional options, it helps me in certain situations, but ultimately my risk management should remain exactly the

same. Because there are also situations where I can't use a BASE system, and thus I'm reduced to the two reserves I have with me again. Where can't you use a BASE system? If I'm tangled in the lines or in the fabric, then I can't detach the canopy because the lines are hanging on me, and the BASE glider is ultimately only triggered by detaching the canopy. If the canopy doesn't get away from me, then the BASE system won't trigger either.

[00:35:21] And so I'm reduced back to the two underseat rescuers I have with me. And I believe that, accordingly, the risk management should be set up exactly the same way as if I were out with a completely normal acro harness. I set my box exactly the same, I set my altitude management exactly the same, the risk management in the maneuvers, etc. I simply have the advantage that if I fall into an autorotation, for example, I don't have the danger of a rescuer entanglement; instead, I can pull a handle, it kicks me sideways out of the autorotation, my Base glider opens, and then I go to land.

[00:36:10] Everything's very relaxed. On the other hand, training over water is also a relaxed option, of course. Personally, it even helped me because I actually pulled the rescue earlier than I would with normal reserve parachutes, because I was aware that, somehow, the base glider just doesn't fly quite as well as a paraglider now. So, if I notice I'm getting into a problem somewhere, I separate as quickly as possible, because then I can still land dry on land with the base glider and have my harness and my other two reserves dry; only the main glider goes into the water, the boat gets it out, I can lay it out and let it dry, and in the meantime, I refold my base canopy and an hour later I'm back on the mountain and keep flying, whereas otherwise, with a water landing, the weekend would be over.

[00:37:10] **Lucian Haas:** These days, a lot of agro is also practiced over land. You mentioned Organia earlier, a typical spot where there's no water at all, but you just have the beautiful mountain fed by the valley wind, where you can keep soaring up, turning down, whatever, then you soar back up and can start the next run immediately, but it all takes place over land. Would you say that if you're training over water, you can more easily do without a base canopy than if you're training over land?

[00:37:39] **Stephan Rammerstorfer:** Yes, or yes and no, I'd say. I'd say it offers certain advantages in both situations if you have a BASE canopy with you. Over water, we certainly have the situation where we have an open area, we actually have the optimal conditions, we don't have power lines in the way, we don't have trees, no houses, it's just water. So everything is very, very relaxed. And exactly over land, the BASE system helps us extremely accordingly. That I, where I, if I come down with a standard rescue, somewhere, regardless of whether, let's say, Beamer might still have the option that I can steer or the Ogallo system,

[00:38:28] The Rundkreuz canopy definitely not at all, and then I'm just at the mercy of the elements and in the worst case, I land somewhere on a house roof, the church tower, or somewhere in the trees, and in the worst case, I might even end up sizzling somewhere on a high-voltage power line, which is not cool at all. And I think the Base system obviously offers massive advantages there. But you also have to be prepared to jettison your main glider. Is that so hard?

[00:38:55] **Lucian Haas:** to have that readiness?

[00:38:57] **Stephan Rammerstorfer:** I don't think that's entirely without issue. Especially in the early stages of BASE systems, there were accidents because the pilots weren't actually ready to jettison their canopy. And I think that's also an issue in today's materialistic society we live in, where maybe the thought is, "Yeah, but do I really want to throw away my baby, and then the glider hits a tree and gets damaged?" And yeah, I think you have to say very clearly, "Hey, I'm in an emergency situation and right now it's about me as a pilot, as a person, and what happens to my gear is actually secondary."

[00:39:46] **Lucian Haas:** Apart from this potential psychological hurdle, does a BASE system have any other disadvantages for the pilot?

[00:39:53] **Stephan Rammerstorfer:** I think what's really important is certainly the maintenance of the whole system. The system, as the name already suggests, is a system. It's not simple; it's not just a few straps, but a complex system. And accordingly, the system requires a certain amount of attention, a certain, yes, a certain amount of upkeep and maintenance so that it functions properly in extreme cases. And I believe that is certainly one of the main disadvantages in today's use or in the current state of how we have built the system.

[00:40:39] And that's where the thoughts certainly go further. How can we, how do we perhaps move away from the three-ring system somehow? Because the three-ring system is an excellent system that has proven itself extremely well in skydiving for years. It has also proven itself for us. There has been an evolution, especially now in the paraglider sector. The system has been developed further and further. But it still has its pitfalls and requires a certain amount of expertise and attention.

[00:41:15] **Lucian Haas:** Now, many listeners probably won't know what a three-ring system is. Could you briefly explain it?

[00:41:21] **Stephan Rammerstorfer:** A three-ring system is the classic release mechanism we use to separate the canopy from the harness. So, in other words, to detach the main glider from the harness. Instead of regular carabiners, we have a shackle as the final ring—actually, as the last of the three rings—where the main glider is attached. This shackle, in turn, is put into a loop with another ring. Through this ring, another loop goes through again, but without a ring this time. And that way, with each loop, we reduce the force, and thus on the last one, on the so-called loop, as we call it, on the closure loop,

[00:42:17] which is secured with the pin, we have extremely low forces on it. Even if we ultimately have 6-7 G somewhere, a relatively high force of 700-800 kilograms pulling on the main glider, we have extremely low forces on the safety pin and can still trigger the system through this.

[00:42:46] **Lucian Haas:** So, this is basically, maybe a wrong image, but something like a rope pull system in that form; the forces are reduced with every ring you pull through the other ring with a loop like that, so the holding forces that ultimately end up on the last pin are reduced.

[00:43:01] **Stephan Rammerstorfer:** Exactly, exactly.

[00:43:02] **Lucian Haas:** And because of that, with a three-ring system, you can pull on the handle at any time even under high G-forces, and you don't have any major resistance left. Exactly, and we

[00:43:12] **Stephan Rammerstorfer:** don't need an extremely robust pin or anything, because I think that's also a hurdle that arises technologically at some point.

[00:43:23] **Lucian Haas:** Wouldn't something like that also be suitable for a normal lanyard harness?

[00:43:29] **Stephan Rammerstorfer:** I definitely see the possibilities in that as well. But I have to say again, we're back in that area; I think we'd first have to look at the system for that.

[00:43:48] make it low-maintenance, be able to implement it like that, and above all, have the awareness that it doesn't work in every case. So I think right now, if I look at it, we already have many—let's say, lying harnesses for example with two rescue compartments used in the PWC—and in that case, I would see the BASE system as an extremely sensible option because we have the possibility, especially if we have a collision in the air, two gliders meet, we know this from the PWC, one gets caught with his glider on the other's harness, at that moment the lower one could unclip, bam, his rescue goes off, he flies alone again, the upper one takes his glider with him, lands like that, perfect, the material is back together.

[00:44:47] and yes, the situation is solved relatively easily. Especially since we're fighting against collapses, entanglements, autorotation, or twists in most cases, and in that instance, a BASE system works brilliantly and helps extremely. And I think exactly where we can say we already have two rescuers with us, I think it could certainly be an option to say that a rescue system is actually a BASE system, in whatever form or combination, but certainly something where I can detach, and as a second option, I still have a normal, classic rescuer with me,

[00:45:33] when all else fails.

[00:45:35] **Lucian Haas:** There are already separation carabiners today. Actually, you might not be able to have a system that's completely automatic, where you just have one handle to pull, but you can simulate a lot of that. You can also separate from your main glider nowadays. Is that something you would say, that you'd recommend people look into integrating those separation carabiners—in whatever form or design—into their Strecke harnesses, just to have it as an

option at least? Does that make sense?

[00:46:07] **Stephan Rammerstorfer:** I think in any case, regardless of what kind of option it is, having an option to disconnect the glider is absolutely sensible. Because I see that in the SIV training as well, when the participants throw emergency parachutes with us, the highest requirement or the hardest part of the whole thing is always preventing the main glider from flying, somehow killing it, so that I can get cleanly under my rescue and don't have some kind of partial shear position and thus an increased sink rate. And I think, accordingly, I find a disconnection system extremely valuable.

[00:46:54] A separation system can be the simplest thing in the world, a cutter knife, I cut the main glider away, okay, all done. But ultimately, that's also an issue again, of course, I have to deal with the system, I have to maintain a system, because we're talking about a separation system again and it requires certain actions, procedures that have to take place in a stress situation. And the fact that these procedures happen completely unconsciously, that's exactly the difficulty I see. So I also had quick-out carabiners on my first acro-guard gear. And I remember well, I actually threw the rescue canopy as a test and ultimately, even with quick-outs, it took over 50 seconds just to get my main glider off.

[00:47:48] And that's a long time. I think, especially when we talk about long-distance flights, I have thick gloves, I have a cockpit, etc., instruments—it's all somehow a bit difficult to operate in that moment. And maybe I'm also hindering myself with the thick gloves and so on, not to mention that we all know a person in a stress situation simply no longer has full cognitive capacity or full ability to act. And I think those are some essential things that need to be taken into account.

[00:48:31] **Lucian Haas:** Have you ever thought about what such a system might look like, what would be simple enough to install into classic cross-country aircraft—aircraft, I keep saying, cross-country aircraft? Thoughts are...

[00:48:44] **Stephan Rammerstorfer:** There. There are already some sketches. What could work? What would be a way? Ultimately, the implementation is never entirely simple because there are so many factors to consider. Thick gloves, thin gloves, winter, summer, water, sand, all sorts of things that influence how such a system ultimately has to be designed or what it actually has to be able to withstand. And also the question again, what is the market ready for? What are the pilots ready to invest in such a system? Ultimately, we know there are automated separation systems from the parachute field.

[00:49:33] But they are immensely expensive. And now, for me, the big question is: if I look at it today, with the glider, price is an issue, but with harnesses, it's usually still a bit bigger of a topic. If we go there now and say, okay, we have a harness that costs €2,000 today, and now it suddenly costs €3,500 because it has the separation system integrated. Is the customer still willing to pay for that, for a system they might never need in their life? And I think that's the balancing act that has to be considered. Especially as a small business or an individual, like I actually am,

[00:50:25] because it quickly becomes about high sums, high investments, and you have no guarantee of where it's headed.

[00:50:34] **Lucian Haas:** And did you just say, if I understood you correctly, you'd say that pilots might be more willing to pay a bit more for a glider than for a harness. Why is that?

[00:50:48] **Stephan Rammerstorfer:** I just feel like the pilot always has the sense that the glider is the main thing. And I see that especially in the acro scene. There are many pilots who fly around with really heavily worn harnesses. And when I look at them, I think, hey guys, come over, I'll give you a good price, but the main thing is that he's flying around with something good again. But in the meantime, while they had the harness in use, they had five or six gliders that they just flew through, that they flew into the ground. The gliders were replaced; nobody really discussed the cost there, more or less.

[00:51:38] But when it comes to the harness, yeah, a harness is like a necessary evil, something I just need so that I can fly. And I think that's maybe a bit of a wrong focus, because the harness is an elementary part of the equipment of the overall system we're out there with.

[00:51:59] **Lucian Haas:** Harnesses are generally treated a bit, I'd say, like the stepchild. With the gliders, it's prescribed—if it weren't prescribed, the question would be who would always do it—but it says you have to bring it in for a check every 24 months, and then they look exactly at whether the line lengths are correct and all that, and the seams are checked and so on. Who does that with the harness? That

[00:52:21] **Stephan Rammerstorfer:** that's exactly the right question and I think it's a very valid one. And purely from my experience, I've seen a lot of that, especially during K-checks for SIV training; there was even a case where you really had to say, "No, sorry, you can't use this harness this weekend, it's not safe." We then had to organize a new harness express so that he could fly, but it's exactly such a major point. You check the main glider, you regularly send the reserve for repacking and inspection. But until now, hardly anyone has really looked after the harness, and ultimately, the best main glider and the best-maintained reserve won't mean anything to me if the straps on my harness come undone or even tear.

[00:53:16] And I also believe that a lot can be done preventively, because we have fixed components of the harness and we have flexible components of the harness. The seat board, for example, is what the straps and the fabric run through. It often happens that a seat board gets damaged somewhere, gets a kink, a tear, something, and then the main strap assembly of the harness starts to chafe. If I can recognize and address that early on, I only have to replace the seat board and nothing happens. If I'm unlucky and fly around like that for half a year, either the strap is so worn out that something actually happens, or I notice it—maybe because I was just at the dune with my standard harness and now I'm getting the sand off—I notice it and go, oh shit, something happened.

[00:54:17] And if I then go to a manufacturer or a repair shop, it can often be the case that it's irreparable damage.

[00:54:28] **Lucian Haas:** How often do you check your harnesses?

[00:54:30] **Stephan Rammerstorfer:** I check my harnesses very regularly. I actually do a purely visual inspection every three months. At least once a year, the harness is completely taken apart. Seat board out, rescue out, protector out, everything that can somehow be taken out, out. Then it's turned upside down and completely washed. I also see that as an essential point, both the cleaning and generally the handling of the harness. Actually, the harness is the most heavily stressed component or the most heavily stressed assembly of our entire system.

[00:55:15] Because we take care of the main glider, we treat it with kid gloves. We also maintain our reserve glider, we inflate it regularly, etc., making sure no moisture gets on it. And the harness, well, we bomb ourselves into the landing field with that, and at the launch site, we toss it into some corner. Then it gets a bit of dirt on it again. Oh yeah, I even scrape along the ground directly into the track, etc. All those things where I think, hey guys, no please don't. And that's especially an issue with cleaning. Dirt gets into the pores, dirt gets into the fabric.

[00:56:03] And so, of course, I have much higher wear and tear on the whole thing.

[00:56:09] **Lucian Haas:** Let's jump around the topic just a little bit. We're staying with harnesses, though. You have your own company, Change Gravity, and you also sell Agro harnesses through it, which originally came from AvaSport or were an AvaSport development. But AvaSport eventually stopped existing, yet you keep producing. Tell me the story. How did this connection to AvaSport come about, and how did you basically become the heir to AvaSport in a way? At least as far as the Agro harnesses are concerned.

[00:56:45] **Stephan Rammerstorfer:** Well, actually, there's a principle behind it, and a colleague of mine is to blame. Even in my first years of agro-flying, or rather in the beginning, I had to have a harness. That was back in 2014. A colleague said, "Hey, there's still an AvaSport harness standing here, come on, take that, those are the best harnesses there are." Okay, yeah, I trust you, I'll take it. And I really have to say, that harness saved my ass once in a really, really beautiful way. Specifically because of the design with a wide-opening reserve compartment, because a mistake happened on my end—I had something in the reserve pack that wasn't my own fault.

[00:57:36] It also led to me looking into the reserve parachute topic more. I had to throw the rescuer, it pulled away, I had the empty inner container in my hands and thought, shit, this isn't going to end well. Luckily, it opened wide and the rescue fell out of the compartment and deployed. It wouldn't have been enough for a second rescue. That's how it all

went on. I was actually really convinced by the product. Then the question of the Base system came up; I spent over two years looking into the Base system, talking a lot with the guys from Flugsau etc., who had it back then.

[00:58:21] That's how I was able to get my first Base System and gradually dove deeper into the details. I also established closer contacts with AvaSport itself and tried to pass on the knowledge to colleagues and others. As a result, the Base System became more widespread in Switzerland again. I personally worked very closely with AvaSport, providing feedback and so on, which also led to me receiving certain prototypes and giving feedback again—it was a great collaboration. I was very happy with the products; they were always manufactured to a very high standard but reduced to the essentials.

[00:59:12] It should be functional, it should be safe, it should be sustainable, well-made, but without any unnecessary bells and whistles that nobody needs. Then 2020 came around and suddenly I got the news that we unfortunately had to withdraw from the market. That was a shock at first. I was always really happy with the products, I knew many pilots who were also very happy with them, and then it became a question of what we can do with it. Everything worked out well and we found solutions on how we can move forward,

[01:00:00] how I can actually bring the product back to the market under my name and how we can continue to produce it with the same quality and sustainability etc., because I believe those are the essential components of the GUR stuff as well. We can proudly say it's everything made in Europe, except for a small part of the base system that isn't manufactured in Europe. That's about the rings of the three-ring system; they come from the USA. Otherwise, from the thread to the fabric for the cover, to the webbing, to the eyelets, to simply everything, it's everything made in Europe.

[01:00:54] And I think that also defines the quality behind it. Having the whole thing continue to be assembled in Bulgaria, manufactured in Bulgaria under fair conditions—I think that was always a major goal. If it continues, it should continue just as it was. It shouldn't change anywhere.

[01:01:20] **Lucian Haas:** So I understand correctly that the end of Avasport is basically, virtually, an economic consequence of the Corona crisis.

[01:01:29] **Stephan Rammerstorfer:** Yes, not just that, but that was certainly like the icing on the cake somewhere. It just wasn't sustainable anymore, and accordingly, you have to find other solutions.

[01:01:45] **Lucian Haas:** Well, Avasport used to have a very wide range of harnesses, all kinds of them, from beginner harnesses, long-distance harnesses, agro harnesses, and so on. But you don't carry all of those anymore; instead, you say you only have the agro harness that you have manufactured, right?

[01:02:00] **Stephan Rammerstorfer:** Exactly, so that's not actually just due to the switch from Avasport to Change Gravity, but that was already a very conscious decision by Avasport beforehand. I had many discussions and many conversations with them regarding this and I can absolutely understand the decision because, ultimately, the market is extremely lively today, there are many big players on the market, and that also means you have to keep up, you have to keep moving forward. Due to the fact that Avasport also has its origins in parachuting, they are actually very focused on robust, durable, and massive materials, which is naturally no longer the sought-after product in the paraglider scene today.

[01:03:01] Other manufacturers have evolved massively, and that's why they made the conscious decision to say, "Hey, we're focusing on the Acro harnesses; we still have a kids' harness on the side that we can keep producing, but we don't want to enter areas like lie-down harnesses, lie-down seats, or school harnesses—we're actually taking those out of the range."

[01:03:29] **Lucian Haas:** Yes, I think the competition has also become much larger over the years. If you look at how many paraglider companies—as brands—produce and even develop their own harnesses today, whereas they might have had them made by some contract manufacturer back in the day, where they were just branded. But nowadays, many of the big ones, like Advance, Nova, Ozone, BGD, etc., all have their own harnesses now. Air Design too, which wasn't the case before; back then there were a few large harness manufacturers, Avasport was one of them, and they basically had a large part of the market for themselves, but then they probably just collapsed from that point on.

[01:04:12] **Stephan Rammerstorfer:** That's certainly one of the reasons. I mean, Avasport in particular had a very large production where private labeling was a major part of the whole story, as they produced for many other manufacturers as well. Of course, especially with the shift toward the Far East, there was a change somewhere; production was relocated, and suddenly there were other options, or the larger manufacturers simply set up their own production facilities. And I think, ultimately, it's quite astonishing to me how many manufacturers we actually have on the market today.

[01:05:03] Whether it's the paragliders, the harnesses, or the reserve parachutes, the market is huge and, yeah, I often wonder if everyone can actually survive in there. And that's certainly a good question that constantly occupies my mind.

[01:05:24] **Lucian Haas:** What I find interesting about it is, I started back in 2004, so I've been involved as an observer for at least 20 years now. And for 20 years, I think, you keep reading that there has to be this major market consolidation at some point, that there can't be so many different paraglider brands. And then there are always individual paraglider brands that give up and disappear from the market, but apparently, exactly that many new, small designers—who used to work for a brand—then start their own brand, and so on. And in the end, there are no fewer.

[01:06:00] **Stephan Rammerstorfer:** Absolutely. So for me, the big question is also: how long can this actually keep going? Of course, everything always depends on the know-how and the experience you bring with you. And I believe that's exactly why there will certainly always be someone somewhere who says, "Hey, I've been designing for other companies for years, now I'm coming out, I finally want to be free, I want to be free from any specifications and just be able to go my own way, pursue my vision, and now I'm just going to give it a try." And I think the paraglider scene is a very, especially in the professional area, a very passionate scene, where it's not about...

[01:06:51] ...I'm making millions in profit now and can just sit back and watch the money roll in, but it's about the fact that I want to contribute something, I want to keep pushing my thing forward, I want to progress. Ultimately, whether I can live off of it or not is actually a bit secondary.

[01:07:15] **Lucian Haas:** Are you talking about yourself too? So, is Changed Gravity—or at least the harness division of Changed Gravity—basically, how should I put it, a labor of love? Absolutely.

[01:07:29] **Stephan Rammerstorfer:** So I think there's really a lot of passion involved in that. It's just nice to see that it can keep going. Ultimately, in terms of the numbers we produce or deliver, we're far from it being economically interesting for anyone. But at the end of the day, it's also there—it's just a passion, it's fun to test things out, and now maybe play around with new trend systems again, make attempts, and maybe even fall properly from the sky myself again and have three wheels out for once.

[01:08:19] It's just exciting to see what comes out of the development process, yeah.

[01:08:25] **Lucian Haas:** You're just talking about development and these maybe new possibilities. Does that mean it could be that at some point Changed Gravity comes to market with a novel type of harness? That could certainly...

[01:08:38] **Stephan Rammerstorfer:** be, I absolutely don't want to rule that out. I think, yeah, we've sort of settled into the market to some extent now, we're slowly becoming a bit more present for people, we're of course trying to continue living out our core points, our philosophy, we've managed to stabilize production to some degree again, we've been able to build up certain stock levels, and now, I believe, the time has come to go back into development to see what comes out of it. And yeah, accordingly, it's absolutely not ruled out.

[01:09:23] From

[01:09:23] **Lucian Haas:** From the way you're describing it, I can hear that, okay, you probably couldn't live off the harness trade alone. Now, towards the end of the podcast, you can do a bit of self-promotion. So, what else do you do and what can people get from you, other than maybe buying a base harness from Changed Gravity and getting some great advice? What else can they get from you?

[01:09:48] **Stephan Rammerstorfer:** For me, it's obviously, and definitely as you said, living purely off harnesses—that's currently, mainly because it's a niche of a niche of a niche, absolutely illusory to aim for any kind of

profitability there. Accordingly, I naturally have other pillars. One pillar or area is certainly further education in many different fields. For me, the goal is clearly to lead pilots toward independence with support, because I believe it's the same with paragliding as it is with driving a car.

[01:10:33] You get your license and then you know where the throttle is, where the brake is, where the clutch is, but you don't have the experience yet. And now, either you gather that yourself and are ready to invest a lot of time, or you can get it from an instructor by attending a course. And I think that is exactly one area where I really enjoy being active, passing on my experience and my knowledge, specifically in the area of SIV training, but also in the area of material-specific courses, basepack courses, reserve parachute pack courses,

[01:11:20] general equipment workshops, where it's simply about teaching people what they can actually check on their own equipment, what they can do themselves, how to handle it if I have a torn line on vacation, etc. I don't always need a repair center right away; I can do a lot myself. This is certainly an area we want to push forward as well, and it brings a lot of joy because you can see the development in people and you're also very close to them.

[01:11:56] As a small side area, we of course also offer tandem flights. There, it's certainly the case that the focus is also on quality. It's not just about offering a flight; it's supposed to be an experience. What is also a very exciting area for me personally is the cooperation with other partner companies or companies around us, specifically here in the valley, collaborating with Flugsau, for example, where I also serve as a test pilot, where I'm also allowed to provide my feedback constructively, etc., where again, a bit of...

[01:12:41] ...a bit of pocket money, to see if you can maybe go on a week of flight vacation again or go out for a nice meal. That is very, very great, exactly. And yes, I think that's it. We'll see where ChangeGravity goes in the future. You have to

[01:13:04] **Lucian Haas:** as a good pilot who wants to be involved in and live off of flying in some way, do you also have to be a bit of a lifestyle artist?

[01:13:12] **Stephan Rammerstorfer:** I definitely think so, I definitely do. I mean, the idea that I'm going to become a multimillionaire in the paragliding sector—I think you can just throw that out the window right now. It doesn't achieve anything.

[01:13:28] Sure, it is also a bit, yeah, I think it's completely, paragliding is a lifestyle. The more intensely you do it, the more intensely you get into that lifestyle. And that's a very simple, very, yeah, uncertain lifestyle at times, where, yeah, where I maybe don't even fully know what's happening the day after tomorrow. Just like it is with flying. Yeah, today I still think the weather will be perfect the day after tomorrow. Tomorrow morning, the weather suddenly looks completely different for the day after tomorrow. And I have to be able to deal with that. And that's certainly quite a life story, yeah.

[01:14:16] **Lucian Haas:** Is that uncertainty something that fascinates you? Or is it actually because you said at the beginning that you're not really a risk-taker, but rather you try to control it? What is it like, then, to immerse yourself in a lifestyle that actually demands a very high willingness to take risks, and having to deal with that uncertainty accordingly?

[01:14:42] **Stephan Rammerstorfer:** I think the framework you build for yourself can also be extremely important here. If I have an expensive car, say I still have loans running, an expensive apartment I have to finance, etc., then it's probably going to be relatively difficult to navigate that, and I'd also have a high risk. But if I'm willing to adjust my lifestyle accordingly to my work—I live relatively simply, I have a cheap location where I have my shop, I don't have to fly on vacation four or five times a year, but it's also enough for me to cycle down to the lake.

[01:15:33] and then I'm happy. If I can set things up that way, then it's also a form of risk management, where my residual risk is kept at a minimum. And I believe you can shape that yourself,

[01:15:47] **Lucian Haas:** however you want. Would you have a kind of base system for your life? If you say it's not working, then I'll just pull a line somewhere now and my current change-gravity system flies away, but is there something else carrying me that I can then land safely with again?

[01:16:03] **Stephan Rammerstorfer:** I absolutely believe it. On one hand, of course, my entire environment, which is certainly an extreme base system for

[01:16:12] **Lucian Haas:** is,

[01:16:12] **Stephan Rammerstorfer:** what also keeps me going, what supports me. That is very, very valuable. And on the other side, it's certainly also good to know, I learned a trade once, I gained a lot of professional experience over ten years as a service technician. I can go back to that anytime, even if it's not in paragliding. Today, experienced, good mechanics are in demand, and accordingly, I have my backup plan. And if it doesn't work out, then that's how it is, we just go back.

[01:16:52] **Lucian Haas:** Alright, Stefan, I hope you don't have to pull your base system at this point, unless it's voluntary. And otherwise, I definitely wish you much success with Change-Gravity, with everything you offer there, from harnesses to SIV training, consulting, and everything else. And thank you very much for your story. Thank you so much, Lucian.

[01:17:17] Podz-Glidz is the podcast of the paraglider blog Looglides. If you'd like to get more of it, then please become a supporter of both projects. Podz-Glidz and Looglides are available ad-free and without a paywall. However, there is a lot of time, a lot of work, and quite a bit of cost behind them. As a supporter, you help ensure that both projects can continue to offer and develop for the paragliding scene. You decide the amount you give yourself. My non-binding suggestion is 60 euros a year, or about 5 euros a month. All the information on how your contribution reaches me can be found on the website looglides.blogspot.com. There, you'll find the "Support" menu item. Looglides is spelled Lu-Glidz.

[01:18:04] I want to say thank you to all the supporters. The next episode of Podz-Glidz will be out in two weeks. Until then, don't fall from the sky. Ciao.

Français

French · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

Stephan „Rami“ Rammerstorfer ne se préoccupe pas seulement de la sécurité et des harnais en tant qu'entraîneur d'acrobaties

Qui se souvient encore d'Avasport ? Le fabricant de harnais bulgare a été une figure importante pendant des années et a été un précurseur dans certains domaines de la scène – par exemple avec ses harnais Acro robustes avec système Base. Avec celui-ci, la voile principale est automatiquement détachée lors du tirage du sauveteur.

Fin 2020, Avasport a toutefois dû déclarer faillite et a disparu du marché. Seule la série de harnais Base existe encore aujourd'hui ou est de nouveau disponible, désormais sous la marque Change Gravity.

Derrière tout cela se cache le Suisse Stephan Rammerstorfer, mieux connu dans le milieu sous le nom de Rami. Avec d'anciens collaborateurs d'Avasport, l'instructeur d'acro et de sécurité a relancé la production de ces harnais en 2022. Pourquoi ? Parce qu'en tant qu'acropilote passionné, il ne veut pas se passer du « luxe » et de la sécurité d'un système de base, comme il le dit.

Dans ce 141ème épisode de Podz-Glitz, je discute avec Rami du système Base. Il s'agit de ses bases, de ses avantages et inconvénients, de qui en a réellement besoin, mais aussi des limites et de l'avenir de cette technologie. Car selon l'avis de Rami, les systèmes Base pourraient être une option pertinente même pour les appareils de portage, surtout dans le domaine de la compétition.

D'autres sujets sont également abordés. Il s'agit de la gestion des risques lors du vol, de l'entraînement systématique, du rôle important des mentors, de l'évolution de la scène Acro et du parapente comme style de vie.

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique :

Piste : Last Train North | Artiste : TrackTribe

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=-1azHK2pwqw>

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
- Insta : <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

LIENS de Rami :

- Site web Change Gravity : <https://change-gravity.ch/>

Transcript

[00:00:00] **Stephan Rammerstorfer:** Et là, je verrais tout à fait le système Base comme une option extrêmement pertinente, parce qu'on a la possibilité, surtout si on a une collision en l'air, deux ailes qui se rencontrent, on connaît ça en PWC, il arrive qu'une personne avec son aile soit accrochée au harnais de l'autre, à ce moment-là, celui du bas pourrait se détacher, tac, son sauveteur déploie son aile, il vole à nouveau seul, celui du haut prend encore son aile avec lui, va se poser, le matériel est à nouveau complet et oui, la situation est résolue relativement simplement.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:01] **Stephan Rammerstorfer:** Aujourd'hui avec Stefan Ramersdorfer et

[00:01:05] **Lucian Haas:** Je suis Lucian Haas.

[00:01:09] Qui se souvient encore d'AvaSport ? Le fabricant bulgare de sellette a été une figure importante pendant des années et a même été pionnier dans certains domaines de la scène, par exemple avec ses robustes sellettes Agro avec système Base. Avec celui-ci, la aile principale est automatiquement détachée lors du déploiement du secours. Cependant, fin 2020, AvaSport a dû faire faillite et a disparu du marché. Seule la série de sellette Base existe encore aujourd'hui, ou plutôt à nouveau, désormais sous la marque Change Gravity. Derrière tout cela se cache le Suisse Stefan Ramersdorfer, mieux connu dans la scène sous le nom de Rami. Avec d'anciens employés d'AvaSport, le formateur Agro et sécurité a relancé la production de ces sellettes en 2022.

[00:01:58] Pourquoi ? Parce qu'en tant que pilote d'Agro passionné, il ne veut pas se passer, comme il le dit, du luxe et de la sécurité d'un système Base. Dans ce 141e épisode de Podz-Glitz, je discute avec Rami du système Base. On aborde ses bases, ses avantages et inconvénients, qui en a réellement besoin, ses limites, mais aussi l'avenir de cette technologie. Car selon Rami, les systèmes Base pourraient être une option pertinente, même pour les sellettes de type Liege, surtout dans le domaine de la compétition.

[00:02:30] D'autres sujets sont également abordés. Il s'agit de la gestion des risques en vol, de l'entraînement systématique, du rôle important des mentors, de l'évolution de la scène Agro et du parapente comme style de vie. J'ai d'ailleurs rencontré Rami dans sa boutique Change-Gravity à Wolfenbüttel. C'est dans la vallée d'Engelberg, où j'ai pu garder la maison et les chats d'un couple de pilotes pendant deux semaines en juin 2024. Cela m'a donné l'occasion non seulement d'explorer un peu la région en volant, mais aussi d'enregistrer deux épisodes de podcast. L'épisode précédent, Flugsau, a également été réalisé là-bas.

[00:03:12] Si vous aimez Podz-Glitz, alors soutenez mon travail. En tant que mécène. Vous découvrirez comment faire cela très simplement sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Plus précisément sur la page Soutenir.

[00:03:31] Stefan, est-ce que tu es quelqu'un qui aime prendre des risques ? Je dirais, seulement dans une certaine mesure. Seulement dans une certaine mesure. Ça veut dire que pour certaines choses oui, pour d'autres non. Ou qu'est-ce que tu veux dire par "dans une certaine mesure" ? Je pense qu'un certain...

[00:03:46] **Stephan Rammerstorfer:** Il faut prendre des risques dans la vie pour avancer. Mais le risque doit rester dans un cadre gérable. J'aime bien utiliser l'image du feu tricolore pour ça. La zone verte, c'est la zone de confort, c'est là qu'on se trouve, on peut le faire. La zone orange, oui, il y a un certain risque. Mais c'est là qu'on peut évoluer. Et la zone rouge, c'est en fait de la gestion des risques. Oui, le haut risque, on n'a pas vraiment envie d'y aller. Et je vois ça comme ça, pour moi, je me vois volontiers quelque part dans la zone verte ou orange. La zone rouge, je veux bien l'éviter. À quelle fréquence es-tu déjà allé dans la zone rouge ?

[00:04:30] Je dirais que dans la zone rouge, si on parle de pilotage, j'y suis peut-être allé une ou deux fois au maximum, mais certainement pas plus. Et plus j'ai volé, plus j'ai pu acquérir d'expérience, plus tout cela est devenu fluide en réalité. Plus j'ai pu faire d'auto-réflexion et m'organiser en conséquence dans la gestion des risques.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Alors, tu es un pilote agricole très expérimenté et aussi un instructeur, et ainsi de suite. Et pour un pilote lambda, je dirais que ce que font les pilotes agricoles est toujours, on a l'impression, dans la zone rouge. Pourquoi dis-tu qu'en fait, tu y es allé au maximum une seule fois ?

[00:05:15] **Stephan Rammerstorfer:** Parce que je pense que même dans l'aviation agricole, il y a une structure très systématique dans l'ensemble. Si je suis rigoureusement cette structure et que je crée une certaine organisation pour moi, en élaborant un plan d'entraînement, alors je peux pratiquement tout entraîner dans un cadre très sûr. Je peux aussi me créer les conditions cadres correspondantes, c'est-à-dire que je peux me procurer du matériel qui m'offre une sécurité supplémentaire, avec plusieurs dispositifs de secours, avec un gros protecteur. Je peux aussi choisir mon zone de vol pour aller dans un endroit où j'ai de la sécurité, c'est-à-dire que je peux voler au-dessus de l'eau.

[00:06:04] J'ai une bonne marge de manœuvre avec des champs dégagés, même si quelque chose tourne mal. Je peux tirer un sauveteur et redescendre en sécurité avec lui. La conscience du sauveteur, je vois tout ça comme des facteurs essentiels pour minimiser le risque résiduel. Et du coup, je ne considère absolument pas ça comme une activité à haut risque.

[00:06:31] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est là que réside l'art du vol en montagne, est-ce que ça tient au risque management en fait ?

[00:06:37] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense tout à fait, parce qu'il y a évidemment beaucoup de pilotes, je pense surtout à aujourd'hui, on a YouTube, on a YouTube, on a YouTube, on a YouTube, on a YouTube, on a YouTube, on a YouTube, beaucoup de tutoriels, etc. Mais on voit aussi beaucoup d'images, de Reels, etc. sur les réseaux sociaux, par exemple. On n'y voit souvent que les bons côtés et on a l'impression que, oui, c'est relativement facile. Allez, je vais aussi aller voler, je vais juste tirer, je vais essayer ça aussi. Et puis ça tourne mal, peut-être que j'ai mal pris en compte le placement de la boîte, je suis dans une mauvaise zone, j'ai encore une vieille voile de secours qui ne fonctionne pas correctement, j'ai un équipement qui ne m'aide pas, etc. Et on se retrouve immédiatement dans une situation qui déclenche un blocage mental et qui entrave ensuite la suite du parcours.

[00:07:30] Si je fais attention aux choses et que je peux éviter le blocage mental, alors je pense que je peux évoluer assez sereinement et progresser ainsi.

[00:07:41] **Lucian Haas:** Si tu regardes des pilotes de loisir et des pilotes d'agriculture, est-ce que tu dirais que, rien qu'avec la systématique avec laquelle les pilotes d'agriculture abordent le vol, la plupart d'entre eux sont en fait automatiquement de meilleurs pilotes, peut-être même pas techniquement, mais au niveau du mindset ?

[00:07:59] **Stephan Rammerstorfer:** Je ne dirais pas systématiquement que ce sont de meilleurs pilotes. Il y a aussi dans le domaine de l'agro beaucoup de pilotes qui ont peut-être un ego un peu trop gonflé. Pourtant, je pense qu'on vole évidemment de manière totalement différente. On a une conscience tout autre, par exemple pour son matériel de secours, là où ça n'existe peut-être pas chez le pilote occasionnel, chez le pilote "normal" entre guillemets. Un aile de secours, c'est quelque chose que je traîne juste avec moi, mais dont je n'ai en fait jamais besoin. Et un pilote agro a évidemment un rapport tout autre avec ça. Tout comme la compréhension de la matière, quand une aile se replie.

[00:08:48] En aviation agricole, on a l'habitude que ça bruisse dans la toile ou que ça devienne un peu plus instable par moments.

[00:08:58] Bien sûr, on le veut. On amorce la manœuvre, tout à fait consciemment, et on sait aussi que ça peut mal tourner. Là où, évidemment, en thermique, ça peut arriver sans raison apparente. Mais je pense que justement là, quand quelque chose arrive de nulle part et que ça bruisse dans la toile, que ça pivote peut-être de 180 degrés, qu'il y a un coup de vent... Je pense que dans ce cas, un pilote qui a déjà fait des manœuvres peut gérer la situation de manière beaucoup plus calme et rester plus capable d'agir en conséquence.

[00:09:39] **Lucian Haas:** J'ai été à un cours SIV à Gerlitz. Il y avait aussi trois filles qui s'entraînaient à l'agro. Elles disaient qu'elles n'aimaient jamais le vol en thermique. Elles voulaient toujours seulement faire de l'agro parce que le vol en thermique était trop dangereux pour elles, parce qu'elles se sentaient livrées à elles-mêmes, parce qu'elles n'avaient tout simplement pas le contrôle. Est-ce que c'est peut-être aussi quelque chose où un pilote normal, d'une certaine

manière, parce qu'il s'expose davantage à l'inconnu et qu'il y est ouvert, est peut-être le meilleur pilote ?

[00:10:07] **Stephan Rammerstorfer:** C'est tout à fait possible. Je pense simplement que c'est aussi une question de la manière dont on gère la situation globale. Je veux dire, je trouve ça super quand les filles disent : « Hé, personnellement, je ne me sens pas prête. Ça me stresse si quelque chose d'imprévu arrive. » Et elles renoncent donc à cette partie du vol. Je trouve ça très raisonnable personnellement. On peut aussi faire un coaching adapté ou sortir avec d'autres pilotes, etc. Peut-être pour construire la compréhension que les filles se sentiront soudainement à l'aise en thermique à l'avenir et qu'il n'y aura plus ce malaise total.

[00:10:57] Mais je pense que c'est précisément là que le vol acrobatique offre une base extrêmement solide. J'avais moi-même un collègue qui a fait sa formation, est descendu au Tessin à Mornera au printemps, s'est lancé dans la thermique forte, a eu des moments de choc à chaque instant, a atterri et a dit : « Ok, merde, maintenant je dois vraiment apprendre à voler ». La conséquence, c'est qu'il est revenu, il a fait un cours SIV, il a commencé à faire de l'acro et a pu ainsi se construire une compréhension. C'est là que j'ai réalisé que même si ça marche parfois, même si ça me pousse quelque part ou autre, maintenant je peux gérer ça et je peux à nouveau aller voler en thermique.

[00:11:49] Comment est-ce que tu as commencé le vol acro, au juste ? Personnellement, j'ai fait ma formation en 2013, j'ai obtenu ma licence à l'automne et pour moi, c'était clair : l'étape suivante était un cours SIV. Je voulais savoir comment l'aile se comporte dans des situations incontrôlées. Bien sûr, les spirales, les décrochages et aussi mon premier sat sont entrés dans le programme, et à un moment donné, oui, j'ai fait du sat, j'ai été accro à tout ça. Je voulais en faire plus. J'ai regardé mon moniteur de vol à l'époque et je lui ai dit : « Hé Thomas, »

[00:12:36] serait-il possible qu'on puisse faire encore un peu plus ? Il m'a dit : « Écoute, si tu en veux plus, tu dois d'abord te construire une base solide. Commence par faire des décrochages, maintenant tu dois apprendre les décrochages par cœur. » Et moi, « Oui, mais attends, justement ces manœuvres... Décrochage, non, je déteste le décrochage. Non, c'est quelque chose d'instable, d'incontrôlable. » Il m'a répondu : « Oui, et maintenant c'est à toi de faire en sorte que l'instable devienne calme et que l'incontrôlable devienne contrôlé. Et quand tu maîtriseras ça, alors tu seras prêt à faire de l'acro. » Bon, je me suis forcé, bien ou mal, et j'ai fini par trouver ma voie et prendre du plaisir là-dedans.

[00:13:25] Maintenant, je peux vraiment dire que j'ai en fait plus de plaisir quand l'aile est sous moi ou d'une manière ou d'une autre en boule au-dessus de moi, que quand elle est simplement ouverte et vole au-dessus de moi. As-tu

[00:13:39] **Lucian Haas:** Tu as eu ce conseil, genre, maintenant tu dois t'entraîner sur les décrochages ? Tu t'es dit, OK, là je dois réserver encore un cours SIV et encore un cours SIV pour m'entraîner sur tous ces décrochages ? Ou est-ce que tu t'es entraîné sur les décrochages par toi-même ?

[00:13:52] **Stephan Rammerstorfer:** J'ai pris le chemin, enfin, je vais le dire comme ça, j'ai certainement profité du temps du cours SIV existant pour continuer à travailler les stalls. Je me sentais relativement en sécurité, je suis retourné en arrière, j'ai un peu négligé ça, mais je m'y suis remis lors d'un voyage en Espagne. Je suis allé à Organia pour la première fois de ma vie, j'y ai vraiment, pour dire en français, merdé mes stalls. J'ai fait mes premières expériences de décrochage et d'autorotation et j'ai vraiment vécu une situation désagréable. Grave. Je suis sorti assez bas, heureusement sans secours.

[00:14:41] Et le soir, je dois vraiment dire que c'était le plus beau : Paul Takac venait me voir et disait : « Stefan, il faut qu'on regarde ce qui s'est passé aujourd'hui. C'était vraiment limite ce qui est arrivé, mais regarde, je vais te donner quelques astuces et conseils pour que ça fonctionne peut-être mieux. » Et comme ça, j'ai pu améliorer mon niveau de manière constante. Ensuite, rejoindre le club Agro ici en Suisse centrale m'a certainement aussi énormément aidé, parce qu'il y avait encore une communauté là-bas où on pouvait échanger. On regardait une vidéo qu'on avait soi-même filmée avec la GoPro et on l'analysait.

[00:15:27] Moi aussi, je me suis constamment remis en question, j'ai réanalysé les vidéos pendant des heures. Et comme ça, j'ai pu faire progresser par moi-même. Quand je regarde en arrière aujourd'hui, je dois vraiment dire que je trouve qu'un certain soutien est presque essentiel, ou du moins qu'il aide énormément. On progresse beaucoup plus vite, parce que si tu dois tout apprendre de tes propres erreurs, tout prend simplement plus de temps et ça peut aussi mal tourner à

un moment donné. Et je pense qu'on peut éviter ça, parce qu'il y a assez de gens qui ont l'expérience et qui peuvent nous aider.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quelque chose où la scène Agro a fondamentalement un avantage par rapport à cette scène, appelons-la vol de distance ou scène des pilotes normaux, parce qu'entre eux, on se voit beaucoup plus comme une communauté. On se croise, quand on fait dix runs par jour, on se voit constamment dans la piste ou en haut, on peut parler tout le temps ensemble. Mais on a aussi l'habitude de parler de la façon dont on vole. Et on veut vraiment la critique de l'autre, parce qu'on veut devenir meilleur à ce niveau-là. Qu'est-ce que j'ai foiré là ? Pourquoi je n'ai pas vraiment réussi l'entrée, peu importe la manœuvre ? Et là, il y a l'expérimenté qui te dit : attention, attends deux secondes de plus ou quoi que ce soit.

[00:16:46] **Stephan Rammerstorfer:** Oui, je dirais qu'il y a eu une certaine évolution ces dernières années. Quand je regarde en arrière, au moment où j'ai commencé, c'était encore une communauté très forte, où on était extrêmement impliqués, on travaillait ensemble, on était ensemble quand on faisait les runs, on était ensemble sur la piste, on montait ensemble jusqu'au décollage, etc. Je trouve que ça a un peu changé avec le temps. C'est juste ma perception, mais les gens sont devenus plus focalisés sur le fait qu'ils doivent s'entraîner, qu'ils doivent voler, qu'ils n'ont plus le temps de rester avec toi sur la piste ou de prendre un café rapidement pour regarder ça, et qu'ils doivent juste continuer, continuer, continuer.

[00:17:40] Je pense que la communauté s'est un peu plus désagrégée, alors qu'avant, il arrivait plus souvent qu'un collègue vienne te tapoter sur l'épaule et te dise : « Hé, j'ai vu, fais autrement, sinon ça pourrait être dangereux. » Et aujourd'hui, c'est peut-être même allé jusqu'à dire : « Hé, bien joué, il a fallu sauver la mise, ouais, méga cool », ce que je trouve un peu ambivalent, en fait. Mais d'un autre côté, je pense que ça crée aussi des opportunités.

[00:18:27] Enfin, je veux dire, ce qui s'est construit chez moi au fil des années, c'est beaucoup venu de l'auto-apprentissage, et c'est peut-être un point sur lequel les gens aujourd'hui ne veulent plus investir autant de temps ou d'énergie dans quelque chose. Pour moi, c'était une addiction, une passion, ou est-ce que c'est encore le cas ? Et je pense que c'est précisément là que je vois un peu, oui, c'était aussi une opportunité pour moi quand je me suis dit : « Hé, au lieu de jouer simplement au coach entre amis chaque week-end. Je viens en formation Nakro pour voler moi-même et au final le week-end est fini et j'ai fait trois vols moi-même sur tout le week-end et le reste, j'étais là pour soutenir les gens, les analyser, »

[00:19:27] ... avec du matériel pour les aider, etc. Et à un moment donné, le résultat est tombé : « Bon, d'accord, alors fais-en quelque chose de professionnel. Utilise tes compétences et propose ça aux gens, mais garde quand même ton temps libre et continue de voler, parce que c'est toujours une question de passion. »

[00:19:54] **Lucian Haas:** On peut parler de ton entreprise Changed Gravity tout de suite. Mais j'aimerais rester encore un peu sur cette scène agro. Tu as dit que ça avait un peu changé. À quoi est-ce dû ?

[00:20:06] **Stephan Rammerstorfer:** C'est difficile à dire. J'ai l'impression que ça vient aussi un peu du fait que, d'une part, la diversité des intérêts que les gens ont aujourd'hui est devenue extrême. Il faut faire du vélo, il faut faire du parapente, on a encore un couple dans lequel on s'investit et qui demande aussi du temps. On a un boulot, un boulot très bien payé qu'on veut bien sûr garder. Et du coup, il manque peut-être quelque part du temps pour la communauté, parce que quand je vais voler, je veux voler, voler, voler. Je n'ai pas le temps de m'asseoir sous un arbre avec mes gars pour regarder une vidéo ou juste échanger quelques mots et boire une bière.

[00:21:00] Et je pense que ça joue pas mal sur le fait que peut-être le côté social n'est plus tout à fait le même qu'avant. J'espère que ça va un peu changer à nouveau. Ce serait bien pour la scène.

[00:21:16] **Lucian Haas:** Est-ce que ce manque de socialisation augmente, d'une certaine manière, le risque ?

[00:21:21] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense que dans le domaine de l'agro, le risque augmente certainement un peu. Ce n'est pas forcément le cas, ça dépend énormément du pilote, de sa capacité à s'auto-évaluer et à gérer la situation. Je vois plutôt que le progrès en pâtit, dans le sens où je mets plus de temps à atteindre un objectif. Par exemple, au lieu de 100 stalls pour maîtriser un bâtiment, j'en ai soudainement besoin de 150 ou 200, parce que la réflexion n'est pas là. Et

dès que je peux m'auto-évaluer ou que quelqu'un d'autre peut me faire un retour,

[00:22:08] j'apprends énormément rien qu'en discutant. Et je pense que c'est exactement ça que je vois comme le point central de toute cette histoire.

[00:22:18] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'un pilote intelligent devrait normalement toujours se trouver un binôme un peu plus expérimenté, quelqu'un à qui il peut dire : « je peux apprendre de lui et je peux le solliciter à chaque fois ». Et il doit vraiment s'en servir, aller vers lui et dire : « Tiens, explique-moi, qu'est-ce que j'ai fait de mal là ? »

[00:22:34] **Stephan Rammerstorfer:** Je le crois absolument. Et on peut le voir sur un très bon exemple. On a ici dans la vallée un pilote qui vole. Il a passé sa licence il y a un an et demi. Depuis, il fait énormément de vols. Rien que la première année après sa licence, il en a fait 1700. C'est immense, c'est un chiffre que presque personne ne peut imaginer. Mais en même temps, il était dans la communauté, il a cherché l'échange, il a demandé de l'aide à des pilotes plus expérimentés, il a posé des questions, s'est fait expliquer des manœuvres. Le soir, il s'assoit et analyse ses vidéos, et maintenant, le gamin vole plusieurs fois mieux que moi.

[00:23:24] Et donc, je ne dirais pas que je suis un pilote d'acrobatie de premier plan, mais c'est absolument, ce qui est en fait le meilleur exemple : ça aide, ça aide énormément. Et on peut obtenir des résultats exceptionnels avec ça.

[00:23:41] **Lucian Haas:** obtenir. Je l'ai peut-être même déjà rencontré, parce qu'un soir, quand je volais ici à Brändlern, je crois que j'ai volé deux fois. Pendant ce temps, il est descendu et remonté genre cinq fois, toujours en haut et en bas. Je lui ai aussi demandé à quelle vitesse il faisait ces tours et quel était son record. Combien de fois par jour il faisait des runs ici, il dit que son record serait de 26 fois. C'est ça,

[00:24:05] **Stephan Rammerstorfer:** c'est exactement

[00:24:05] **Lucian Haas:** le gamin. Donc c'est très intéressant. J'ai aussi pensé, 26 fois. Je n'arrive pas à replier mon aile aussi vite pour courir sans arrêt vers la piste et remonter en haut. Mais quand on est motivé et qu'on a l'élan, alors...

[00:24:19] **Stephan Rammerstorfer:** Absolument. Je pense que la motivation doit être au cœur de tout ça, et il a une motivation extrême. Rien que le fait de penser qu'un entraînement d'acro a lieu à Beckenried au-dessus du lac le week-end, et que cet entraînement commence vers neuf heures, il est déjà là ici à six heures du matin, pile au niveau de la Brändln, et il fait déjà quatre ou cinq passages avant de partir pour l'entraînement d'acro au-dessus du lac. Et quand il... quand il finit sa journée de travail à dix-sept ou dix-huit heures, il rentre dans la vallée et continue de voler jusqu'à vingt-et-une heures. C'est évidemment très excessif ce qu'il fait.

[00:25:04] **Lucian Haas:** Oui, ce qui est sympa ici, c'est aussi que la piste peut théoriquement fonctionner 24 heures sur 24, parce qu'on la pilote soi-même. Et on peut donc encore monter dans la piste à neuf heures du soir s'il fait encore jour, et faire un vol de plus. Quand on regarde ces pilotes d'acro, d'un côté, il y a la technique de vol qu'ils ont et qu'il faut apprendre. Quel rôle joue en fait l'équipement qu'on a dans le vol d'acro ?

[00:25:27] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense que l'équipement joue un rôle très décisif. On peut très vite se laisser déborder par le matériel ou avoir un équipement qui n'est pas adapté, qui n'apporte tout simplement pas la base nécessaire. C'est le cas pour la aile, mais c'est aussi le cas pour le harnais. Et je pense que ce sont des points tout à fait essentiels là-dedans.

[00:25:55] **Lucian Haas:** Dans quelle mesure l'équipement est-il aussi pertinent pour la sécurité ?

[00:26:01] **Stephan Rammerstorfer:** Je trouve ça très, très important, parce que je me dis là maintenant que du matériel de harnais dédié, conçu pour le vol acrobatique, est essentiel. On sait qu'on a des protections plus épaisses, qu'on a au moins deux secours, c'est très essentiel à mes yeux. On a aussi des structures de renfort totalement différentes, des sangles différentes, des supports différents. J'ai eu moi-même un collègue, un bon collègue, qui a commencé avec un,

[00:26:43] Je crois que c'était même la facilité, il a commencé à voler avec un Emily -Rhythmic -Sat, et il a dû prendre des antidouleurs tous les soirs parce que ses côtes le faisaient tellement mal qu'il pouvait à peine tenir debout. Et oui, le point a été atteint assez rapidement : ce n'est tout simplement pas le matériel optimal que tu utilises là. C'est la même chose pour la aile. Je veux dire, il y a des ailes qui ne fonctionnent pas pour les manœuvres. Il y a des ailes qui

fonctionnent bien et sont dociles, mais proportionnellement. Mais il y a aussi, à l'inverse, des ailes qui sont extrêmement exigeantes. Et je pense que là, le bon choix est déjà très

[00:27:27] **Lucian Haas:** essentiel. Si un pilote normal dit qu'il veut commencer à faire de l'Agro, à partir de quand dirais-tu qu'il doit s'occuper de son équipement, et surtout de son matériel de parachute ? On dit aujourd'hui qu'il existe de superbes Low B avec lesquels on peut commencer l'Agro, et qu'on peut apprendre toutes les manœuvres, y compris les hélicoptères et tout le reste, du moins pas les manœuvres super hautement dynamiques, on peut toutes les apprendre super bien avec. Mais à partir de quand devrait-on dire que c'est là qu'un matériel d'Agro est vraiment requis ?

[00:28:00] **Stephan Rammerstorfer:** Alors, je pense que dès que la décision est vraiment prise, que je veux faire de l'agro et que je veux m'y consacrer, je trouve que c'est très bien de s'occuper directement d'un harnais à ce moment-là. On peut bien sûr commencer au début avec un harnais standard et prendre un container frontal en plus pour la sécurité. Ça couvre certainement l'aspect sécurité pour le moment. Mais au bout du compte, je ne pourrai pas éviter de passer à un autre harnais. Et ça m'aide bien sûr de le faire le plus tôt possible pour pouvoir m'habituer au harnais.

[00:28:45] Et je pense que la première étape devrait toujours être le harnais, et seulement après la aile. Surtout quand je vois des pilotes aujourd'hui, des futurs pilotes d'Agro, qui sont parfois déjà sur une aile d'Agro mais toujours avec un harnais d'école, je trouve que c'est l'ordre inverse, parce qu'il faut s'habituer à tout. Et la pire combinaison que tu puisses faire, c'est de tout changer en même temps, parce que là, tu n'as plus aucune visibilité. Est-ce que c'est à cause de quoi ? Est-ce que c'est moi ? Est-ce que c'est le harnais ? Est-ce que c'est la aile ? Exactement.

[00:29:24] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu recommanderais, d'accord, commence à apprendre, puis tu voles peut-être un Low-B si tu t'intéresses à l'Agro, alors garde d'abord le Low-B, mais procure-toi ensuite une aile Agro, et quand tu maîtrises enfin tout le système avec et que tu gères bien les premiers manœuvres et tout ça, alors tu pourras éventuellement envisager, plus tard, peut-être un vrai Freestyle et peut-être à un moment donné un vrai aile Agro.

[00:29:48] **Stephan Rammerstorfer:** Absolument. Je pense que c'est exactement la bonne approche : on se dit, "Hé, avec une aile que j'ai déjà, une aile Low-B, quelque chose comme ça, où je suis en train d'entraîner mes manœuvres, je vais changer de harnais et m'habituer à la combinaison à nouveau, je peux continuer à m'entraîner comme ça, et dès que j'ai atteint un certain niveau, je suis prêt pour un changement." Aujourd'hui, je dirais même plutôt pour une aile Agro chargée en profondeur qu'une aile Freestyle, car le développement a pris une direction un peu différente, particulièrement pour les ailes Freestyle, où je dis aujourd'hui qu'une grosse aile Agro peut certainement aider plus qu'une aile Freestyle classique.

[00:30:38] Pourquoi ? Oui, je pense que ça vient du fait qu'on a peu d'aile Freestyle qui ont vraiment été développées pour le vol de manœuvres. Il y a énormément d'aile Freestyle qui sont en fait extrêmes, elles ont de bonnes performances intégrées, une certaine allongement, etc., et selon moi, ça ne convient que moyennement pour apprendre les manœuvres avec. Elles sont super pour voler sur la dune, pour faire des sauts, pour faire des Wing-Overs, mais dès qu'on passe aux manœuvres négatives, elles sont souvent plus instables que si je prenais une aile Agro chargée en profondeur.

[00:31:27] **Lucian Haas:** Maintenant, il existe différentes variantes pour les sellettes Agro. Typiquement, toutes les sellettes Agro ont deux parachutes de secours, ce que tu recommanderais probablement en tout cas de toujours voler avec deux secours quand on fait de l'Agro.

[00:31:42] **Stephan Rammerstorfer:** Absolument, absolument. Je pense que deux suspentes sont indispensables, nous avons beaucoup de manœuvres où il peut y avoir un accrochage, et par conséquent, on entre en autorotation et nous savons tous que, en autorotation, une consommation de suspente n'est pas exclue, définitivement, et alors je suis extrêmement content d'avoir une deuxième suspente. Particulièrement aussi si je tombe peut-être encore dans les suspentes, dans la toile, alors je suis content, absolument reconnaissant, d'avoir deux options avec moi. Eh bien

[00:32:18] **Lucian Haas:** il y a aussi ce que j'appelle la variante extrême, le soi-disant sellette Base, où tu as en fait un troisième rescatteur qui est monté de manière à ce que tu puisses te détacher automatiquement de ton aile principale et alors le parachute de secours se déclenche automatiquement. Et celui-ci est aussi typiquement un peu pilotable en termes de surface, donc tu peux à nouveau voler vers le sol, mais ton aile principale gênante est désactivée automatiquement. Est-ce que c'est quelque chose pour lequel tu dirais que si quelqu'un fait sérieusement de l'agro, c'est un passage obligé ?

[00:32:52] **Stephan Rammerstorfer:** Je ne dirais pas forcément que c'est indispensable, mais pour moi, c'est un luxe que je peux m'offrir. C'est un peu comme si, pour prendre l'exemple du code de la route, j'arrive à aller d'un point A à un point B avec ma Golf, mais c'est peut-être un peu plus amusant avec une Ferrari ou une Bugatti, et je peux prendre les virages plus vite, etc. Ou alors je prends une Mercedes et j'ai un certain confort en plus. J'ai aussi des systèmes de sécurité intégrés, et je pense qu'on peut faire la comparaison de cette manière.

[00:33:38] Fondamentalement, je pense qu'un sellette avec deux parachutes, un sellette agro dédié, est tout à fait suffisant. Mais je peux aussi prendre l'option supplémentaire avec le Base et j'ai ainsi, surtout pour certaines situations, une variante nettement moins risquée en réalité. Enfin, je dirais une solution beaucoup plus agréable au bout du compte.

[00:34:02] **Lucian Haas:** Au tout début, tu as parlé de ce système de feux tricolores, rouge, jaune, vert. Est-ce que tu dirais que si on vole avec un sellette Base et qu'on fait des manœuvres Agro, on décale en fait un peu ce feu tricolore ? La manœuvre dont tu parles, avec deux retours dans le sellette mais sans Base, tu l'évaluerais peut-être encore comme jaune si tu dis que tu as encore cette option supplémentaire de te séparer réellement de ton aile principale ? Avec le système Base, ça fait automatiquement baisser encore le risque et là, ça devient vert ?

[00:34:30] **Stephan Rammerstorfer:** Non, je ne confirmerais absolument pas ça. Je trouve que le sellette BASE offre des options supplémentaires, ça m'aide dans certaines situations, mais au final, ma gestion des risques doit rester exactement la même. Parce qu'il y a aussi des situations où je ne peux pas utiliser un système BASE et je me retrouve donc réduit à deux suspentes que j'ai avec moi. Où est-ce que tu ne peux pas utiliser un système BASE ? Si je suis dans les suspentes ou dans la voile, je ne peux pas détacher la voile parce que les suspentes sont accrochées à moi, et comme c'est le détachement de la voile qui déclenche finalement l'aile BASE, si la voile ne se détache pas de moi, le système BASE ne peut pas non plus se déclencher.

[00:35:21] Et donc, je me retrouve à nouveau réduit à mes deux secours sous-siège que j'ai avec moi. Et je pense aussi que, de ce fait, la gestion des risques doit être construite de la même manière que si j'étais en déplacement avec un sellette acro tout à fait normal. Je gère ma box exactement de la même façon, je gère ma hauteur exactement de la même façon, la gestion des risques dans les manœuvres, etc. J'ai simplement l'avantage que si je tombe par exemple dans une autorotation, je n'ai pas le risque d'un enchevrement de secours, mais je peux alors tirer sur une poignée, ça me projette latéralement hors de l'autorotation, mon aile Base s'ouvre et ensuite je vais atterrir.

[00:36:10] Tout est très détendu. D'un autre côté, l'entraînement sur l'eau est aussi bien sûr une option tranquille. Personnellement, ça m'a même aidé, parce qu'en fait, j'ai déclenché le parachute de secours plus tôt qu'avec des parachutes de secours classiques, parce que j'avais conscience que, d'une certaine manière, l'aile de base ne vole quand même pas aussi bien qu'un parapente actuel. Donc quand je vois que je tombe dans un problème quelque part, je sépare les deux le plus vite possible, parce que comme ça, je peux encore atterrir au sec sur terre avec l'aile de base et j'ai mon sellette et mes deux autres parachutes de secours au sec, seul l'aile principale tombe à l'eau, le bateau le sort, je peux le mettre à plat pour le laisser sécher, et pendant ce temps, je replie mon voile de base et une heure plus tard, je remonte à la montagne et je continue de voler, alors que sinon, avec un atterrissage sur l'eau, le week-end serait fini.

[00:37:10] **Lucian Haas:** De nos jours, on entraîne aussi beaucoup d'Agro sur terre. Tu as mentionné tout à l'heure Organia, un spot typique où il n'y a pas d'eau du tout, mais où tu as juste la belle montagne alimentée par la brise de vallée, avec laquelle tu peux monter en spirale, faire des virages en descente, peu importe, puis tu remontes en spirale et tu peux repartir immédiatement pour le prochain run, mais tout ça se passe sur terre. Dirais-tu que, quand on s'entraîne sur l'eau, on peut plus facilement se passer d'un voile Base que quand on s'entraîne sur terre ?

[00:37:39] **Stephan Rammerstorfer:** Oui, ou plutôt "oui et non", je dirais. Je dirais que dans les deux situations, avoir une voile Base offre certains avantages. Au-dessus de l'eau, on a certainement la situation où on a une surface libre, on a en fait les conditions optimales, on n'a pas de lignes électriques quelque part sur le chemin, on n'a pas d'arbres, pas de maisons, il n'y a que de l'eau. Donc tout est très, très détendu. Et précisément au-dessus du sol, le système Base nous aide bien évidemment de manière extrêmement efficace. Le fait que, là où si je redescends avec une récupération standard, quelque part, que ce soit, je dis, le Beamer a peut-être encore l'option où je peux diriger ou le système Ogallo,

[00:38:28] le voile Rundkreuz encore moins, et là je suis juste livré à moi-même et dans le pire des cas, je me retrouve sur le toit d'une maison, sur le clocher de l'église ou quelque part dans les arbres, dans le pire des cas même que je finis par griller quelque part sur la ligne haute tension, ce qui n'est pas cool du tout. Et je pense que là, le système Base offre évidemment des avantages massifs. Mais il faut aussi être prêt à larguer son aile principale. Est-ce que c'est si difficile,

[00:38:55] **Lucian Haas:** d'être prêt à faire ça ?

[00:38:57] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense que ce n'est pas sans conséquence. Justement, durant la phase initiale des systèmes Base, il y a eu des accidents parce que les pilotes n'étaient pas prêts à larguer leur voile. Et je pense que c'est aussi un sujet dans la société matérialiste actuelle dans laquelle nous nous trouvons, où l'idée est peut-être déjà : oui, mais est-ce que je veux vraiment larguer mon bébé et que l'aile finisse dans un arbre et soit endommagée ? Et oui, je pense qu'il faut dire très clairement : hé, je suis dans une situation d'urgence et maintenant il s'agit de moi en tant que pilote, en tant que personne, et ce qui arrive à mon matériel est en fait secondaire.

[00:39:46] **Lucian Haas:** À part ce possible obstacle psychologique, est-ce qu'un système BASE présente d'autres inconvénients pour le pilote ?

[00:39:53] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense que ce qui est vraiment important, c'est certainement la maintenance de l'ensemble du système. Le système, comme son nom l'indique, est un système. Ce n'est pas simple, ce ne sont pas juste quelques sangles, c'est un système complexe. Et en conséquence, le système nécessite une certaine attention, une certaine, oui, un certain entretien, une maintenance, pour qu'il fonctionne correctement en cas d'extrême urgence. Et je pense que c'est certainement l'un des principaux inconvénients dans l'utilisation actuelle ou dans l'état actuel de la façon dont nous avons conçu le système.

[00:40:39] Et là, les réflexions vont certainement plus loin. Comment pouvons-nous, comment pouvons-nous peut-être nous éloigner du système à trois anneaux ? Parce que le système à trois anneaux est un système excellent qui fait ses preuves depuis des années, même dans le parachutisme. Même chez nous. Il y a aussi eu une évolution, surtout maintenant dans le domaine du parapente. Le système a été de plus en plus développé. Mais malgré tout, il a ses défauts et nécessite certaines connaissances techniques et un certain dévouement.

[00:41:15] **Lucian Haas:** Maintenant, beaucoup d'auditeurs ne sauront probablement pas ce qu'est un système à trois anneaux. Explique-nous ça rapidement.

[00:41:21] **Stephan Rammerstorfer:** Un système à trois anneaux, c'est le mécanisme de déclenchement classique qu'on utilise pour séparer la voile du sellette. Autrement dit, pour détacher la voile principale du sellette. Au lieu de mousquetons classiques, on a comme anneau final, comme dernier anneau des trois anneaux, un maillon où la voile principale est fixée. Ce maillon est à son tour inséré dans une boucle avec un autre anneau. Dans cet anneau, on passe à nouveau une boucle, mais cette fois sans anneau. Et ainsi, à chaque passage dans une boucle, on réduit la force et on a donc sur la dernière, sur ce qu'on appelle la boucle, sur la boucle de fermeture,

[00:42:17] qui est sécurisé par la goupille, nous avons des forces extrêmement faibles dessus. Même si nous avons finalement 6 ou 7 G quelque part, une force relative importante, 700 à 800 kilogrammes, qui tirent quelque part sur la aile principale, nous avons des forces extrêmement faibles sur la goupille de sécurité et nous pouvons toujours déclencher grâce à ce système.

[00:42:46] **Lucian Haas:** Donc, c'est peut-être une image inexacte, mais c'est un peu comme un système de traction par corde : plus tu passes des anneaux supplémentaires à travers l'autre avec une boucle, plus les forces de retenue qui finissent par s'exercer sur le dernier quel que soit le nombre de pins sont réduites.

[00:43:01] **Stephan Rammerstorfer:** Exactement, exactement.

[00:43:02] **Lucian Haas:** Et grâce à ça, avec un système à trois anneaux, tu peux tirer sur la poignée à tout moment, même sous de fortes forces G, sans avoir une grosse résistance. Exactement, et nous

[00:43:12] **Stephan Rammerstorfer:** on n'a pas non plus besoin d'un mousqueton extrêmement robuste ou quoi que ce soit, parce que je pense que c'est aussi une barrière technologique qui se pose à un moment donné.

[00:43:23] **Lucian Haas:** Est-ce que ce ne serait pas aussi quelque chose pour un sellette de ligne normal ?

[00:43:29] **Stephan Rammerstorfer:** Je vois tout à fait les possibilités là-dedans. Mais je dois aussi dire qu'on est encore dans ce domaine, il faudrait d'abord, je pense, que l'on examine le système.

[00:43:48] rendre plus simple l'entretien, pouvoir mettre ça en œuvre et surtout avoir conscience que ça ne fonctionne pas dans tous les cas. Alors là, je pense que si je regarde, on en a déjà beaucoup aujourd'hui, je dirais des sellettes de repos par exemple avec deux compartiments de secours utilisés dans le PWC, et là je verrais le système Base comme une option extrêmement pertinente, parce qu'on a la possibilité, surtout si on a une collision en l'air, deux ailes se percutent, on connaît ça en PWC, il arrive qu'une personne avec son aile soit accrochée au sellette de l'autre, à ce moment-là, celui du bas pourrait se déclipser, et hop, son secours se déploie, il vole à nouveau seul, celui du haut garde encore son aile, il atterrit comme ça, parfait, le matériel est de nouveau réuni.

[00:44:47] et oui, la situation est résolue relativement simplement. Surtout qu'on lutte, dans la plupart des cas, contre des fermetures, des enchevêtrements, des autorotations ou des twists, et dans ce cas, un système Base fonctionne tout simplement génialement et aide énormément. Et je pense que juste là où on peut dire qu'on a déjà deux secours avec nous, je pense que ça pourrait tout à fait être une option de dire qu'un système de secours est en fait un système Base, sous quelque forme que ce soit, quelle que soit la combinaison, mais certainement quelque chose où je peux me détacher, et comme deuxième option, j'ai encore un secours normal, classique, avec moi.

[00:45:33] quand tout bascule.

[00:45:35] **Lucian Haas:** Il existe déjà des mousquetons de séparation aujourd'hui. En fait, on ne pourrait peut-être pas avoir un système tout à fait automatique où tu n'as qu'une seule poignée à tirer, mais on peut déjà simuler une grande partie de cela. On peut aussi aujourd'hui, on pourrait déjà se séparer de son aile principale. Est-ce quelque chose que tu dirais, que tu recommanderais aux gens de regarder pour qu'ils intègrent aussi dans des sellettes de distance de tels mousquetons de séparation, sous quelle forme ou quel modèle que ce soit, pour avoir au moins cela comme option ? Est-ce que c'est pertinent ?

[00:46:07] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense que dans tous les cas, peu importe l'option choisie, avoir la possibilité de détacher l'aile est absolument pertinent. Je le vois aussi lors des cours SIV : quand les participants lancent des parachutes de secours, ce qui est en fait l'exigence la plus élevée ou le plus difficile dans toute cette histoire, c'est d'empêcher l'aile principale de voler, de réussir à la "tuer" d'une manière ou d'une autre, pour que je puisse passer proprement sous mon parachute de secours sans avoir une position de ciseaux et donc une vitesse de synchronisation accrue. Et je pense qu'un système de détachement est, pour autant, extrêmement précieux.

[00:46:54] Le système de séparation peut être le plus simple au monde, un couteau à couper, je coupe l'aile principale, OK, tout est réglé. Mais au bout du compte, c'est encore une question de logistique, bien sûr, je dois me familiariser avec le système, je dois entretenir un système, parce qu'on parle encore d'un système de séparation et cela implique certaines actions, des procédures qui doivent être effectuées dans une situation de stress. Et le fait que ces procédures s'exécutent de manière totalement inconsciente, c'est exactement la difficulté que je vois. Eh bien, j'avais moi-même des mousquetons Quick-Out sur mon premier équipement d'acro. Et je me souviens bien, j'ai vraiment lancé le secours pour tester et au final, jusqu'à ce que je me débarrasse seulement de mon aile principale, même avec des Quick-Outs, ça a pris plus de 50 secondes.

[00:47:48] Et c'est long. Je pense que, quand on parle de vol de longue distance, j'ai des gants épais, j'ai encore un cockpit, etc., des instruments... c'est d'une certaine manière un peu difficile à manipuler à ce moment-là. Et je m'entrave peut-être moi-même avec les gants épais, etc., sans même parler du fait que nous savons tous qu'un humain en situation de stress n'a tout simplement plus la pleine capacité de réflexion ni la pleine capacité d'action. Et je pense que ce sont des éléments essentiels qu'il faut prendre en compte.

[00:48:31] **Lucian Haas:** As-tu déjà réfléchi à ce à quoi un tel système pourrait ressembler, quelque chose d'assez simple pour être intégré dans des avions de vol de distance classiques, des avions, je le répète, des avions de vol de distance ? Des idées sont

[00:48:44] **Stephan Rammerstorfer:** Il y a déjà certaines esquisses. Qu'est-ce qui pourrait fonctionner ? Quelle serait la voie à suivre ? Finalement, la mise en œuvre n'est jamais tout à fait simple, parce qu'il y a énormément de facteurs à prendre en compte. Des gants épais, des gants fins, l'hiver, l'été, l'eau, le sable, tout ce qui a une influence sur la façon dont un tel système doit finalement être conçu ou ce qu'il doit concrètement pouvoir supporter. Et puis, il y a aussi la question, une fois de plus : qu'est-ce que le marché est prêt à accepter ? Que sont les pilotes prêts à investir dans un tel système ? Finalement, nous savons qu'il existe des systèmes de séparation automatisés issus du domaine du parachute.

[00:49:33] Mais elles sont extrêmement chères. Et là, la grande question pour moi, quand je vois qu'aujourd'hui pour l'aile c'est une question de prix, mais pour les sellettes c'est souvent encore un peu plus important. Si on y va et qu'on dit : maintenant on a un sellette qui coûte 2 000 € aujourd'hui, maintenant ça coûte soudainement 3 500 € parce qu'il y a maintenant le système de séparation intégré. Est-ce que le client est encore prêt à payer pour un système qu'il n'aura peut-être jamais besoin dans sa vie ? Et je pense que c'est là qu'est le compromis à trouver. Particulièrement en tant que petite entreprise ou individu, comme je suis en fait,

[00:50:25] parce que ça finit par concerner de grosses sommes, de gros investissements, et on n'a aucune garantie sur la direction que ça va prendre.

[00:50:34] **Lucian Haas:** Et tu viens de dire, si j'ai bien compris, que tu dirais que les pilotes sont peut-être plus disposés à payer un peu plus pour une aile que pour un sellette. Pourquoi est-ce ainsi ?

[00:50:48] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense que le pilote a toujours le sentiment que la voile est l'élément essentiel. Et je le vois particulièrement dans la scène acrobatique. Il y a beaucoup de pilotes qui volent avec des sellettes vraiment très usées. Et quand je les regarde, je me dis : « Hé les gars, venez me voir, je vous ferai un bon prix, mais l'essentiel c'est qu'il puisse enfin voler avec quelque chose de bien. » Mais entre-temps, pendant qu'ils ont utilisé leur sellette, ils ont eu cinq ou six voiles qu'ils ont simplement usées jusqu'à la corde, qu'ils ont cassées. Les voiles ont été remplacées, et là, personne n'a plus ou moins discuté du prix.

[00:51:38] Quand il s'agit du sellette, par contre, oui, le sellette est un mal nécessaire, ce dont j'ai simplement besoin pour pouvoir voler. Et je pense que c'est peut-être un peu un mauvais focus, parce que le sellette est une partie élémentaire de l'équipement du système global avec lequel nous sommes en déplacement.

[00:51:59] **Lucian Haas:** Les sellettes sont traitées de manière un peu, je dirais, presque négligée. Avec les ailes, c'est obligatoire, mais si ce n'était pas le cas, on se demanderait qui le ferait systématiquement, mais là, il est écrit que vous devez le faire vérifier tous les 24 mois et on vérifie précisément si la longueur des suspentes est correcte et tout le reste, les coutures sont contrôlées et tout ça. Qui fait ça pour le sellette ? Ça

[00:52:21] **Stephan Rammerstorfer:** C'est exactement la bonne question et je pense qu'elle est tout à fait légitime. Et rien que par mon expérience, j'en ai déjà vu beaucoup, surtout lors de contrôles de cours SIV, il y a même eu un cas où il a fallu vraiment dire : non, désolé, tu ne peux pas utiliser ce sellette ce week-end, ça ne va pas. On a alors organisé en urgence un nouveau sellette pour qu'il puisse voler, mais c'est vraiment un point crucial. On vérifie la aile principale, on donne la aile de secours régulièrement pour un pliage neuf ou pour une vérification. Jusqu'à présent, quasiment personne ne s'occupe du sellette et au bout du compte, la meilleure aile principale et la aile de secours la mieux entretenue ne me servent à rien si les sangles de mon sellette se défont ou même se déchirent.

[00:53:16] Et je pense aussi qu'on peut faire beaucoup de choses de manière préventive, parce qu'on a des éléments fixes sur le sellette et des éléments flexibles. Le siège par exemple, c'est là que passent les sangles et le tissu. Il arrive souvent qu'un siège subisse un dommage quelque part, qu'il se plie, qu'il se fissure, n'importe quoi, et là, l'appareil de harnais du sellette commence à s'user par frottement. Si je m'en rends compte tôt et que je m'en occupe, je n'ai qu'à changer le siège et il ne se passe rien. Si j'ai de la malchance et que je vole comme ça pendant un semestre, soit la sangle est tellement usée qu'il se passe quelque chose, soit je m'en rends compte, peut-être parce que j'étais encore sur la dune avec mon sellette standard et que je suis en train de m'en débarrasser, et là je me dis : oh merde, il y a eu un problème.

[00:54:17] Et quand je vais voir un fabricant ou dans un atelier de réparation, il peut souvent arriver que ce soit un dommage irréparable.

[00:54:28] **Lucian Haas:** À quelle fréquence vérifies-tu tes sellettes ?

[00:54:30] **Stephan Rammerstorfer:** Je vérifie mes sellettes très régulièrement. En fait, je fais une simple inspection visuelle tous les trois mois. Au moins une fois par an, la sellette est complètement démontée. On retire l'assise, le récupérateur, le protecteur, tout ce qui peut être enlevé, on l'enlève. Ensuite, on la retourne et on la lave complètement. Je considère aussi que c'est un point essentiel, tant le nettoyage que la manipulation générale de la sellette. En fait, la sellette est la pièce la plus sollicitée, ou plutôt le sous-ensemble le plus sollicité de notre système global.

[00:55:15] Parce que pour la voile principale, on fait attention, on la traite avec des gants de velours. On entretient aussi notre voile de secours, on l'aère régulièrement, etc., on fait en sorte qu'aucune humidité ne s'y glisse. Et le sellette, bah, on s'en sert pour se balancer sur l'atterrissage et au décollage, on la jette n'importe où dans un coin. Du coup, elle se salit un peu. Ah oui, je la traîne même directement sur le sol dans la voie, etc. Toutes ces choses où je me dis : « Hé les gars, non, s'il vous plaît pas ». Et c'est justement un sujet pour le nettoyage. La saleté pénètre dans les pores, la saleté pénètre dans le tissu.

[00:56:03] Et donc, j'ai évidemment une usure beaucoup plus importante sur l'ensemble de l'équipement.

[00:56:09] **Lucian Haas:** Changeons un tout petit peu de sujet. On reste sur les sellettes. Tu as ta propre boîte, Change Gravity, et tu y vends aussi des sellettes Agro qui provenaient à l'origine d'AvaSport ou qui étaient une ?????????? d'AvaSport. Mais AvaSport a fini par disparaître, alors que toi, tu continues la production. Raconte-nous l'histoire. Comment est née cette connexion avec AvaSport et comment est-ce que tu es devenu, en quelque sorte, l'héritier d'AvaSport ? Du moins en ce qui concerne les sellettes Agro.

[00:56:45] **Stephan Rammerstorfer:** Oui, en fait, il y a un principe, et c'est en fait la faute d'un collègue. Dès mes premières années de vol en Agro, ou plutôt au début, je devais avoir un sellette. C'était en 2014. Un collègue m'a dit : « Hé, il y a encore un sellette AvaSport qui traîne ici, viens, prends-le, ce sont les meilleurs sellettes qui existent. » OK, d'accord, je te fais confiance, je vais le prendre. Et je dois vraiment dire que ce sellette m'a une fois vraiment, vraiment sauvé la mise. Et ce fut grâce à sa conception avec une poche à aile de secours à grande ouverture, parce qu'une erreur s'est produite chez moi, j'avais un problème dans le sac à aile de secours, ce n'était pas de ma faute.

[00:57:36] Cela a aussi fait que je me suis plus intéressé à la thématique du parachute de secours. J'ai dû lancer le déclencheur, il s'est détaché, j'avais le conteneur intérieur vide entre les doigts et je me suis dit : merde, ça ne va pas bien se passer. Heureusement, il s'est ouvert largement et le parachute de secours est tombé du compartiment et s'est déployé. Ça n'aurait pas suffi pour une deuxième extraction. C'est comme ça que tout s'est enchaîné. J'étais vraiment convaincu par le produit. Ensuite, la question du système Base est apparue, je me suis occupé du système Base pendant deux ans, j'en ai beaucoup discuté avec les gars de Flugsau etc., qui l'avaient déjà entre leurs mains à l'époque.

[00:58:21] C'est ainsi que j'ai pu me procurer mon premier système Base et j'ai pu approfondir mes connaissances petit à petit. J'ai aussi tissé des liens plus étroits avec AvaSport elle-même et j'ai essayé de transmettre ce savoir, notamment à des collègues, etc. De cette manière, le système Base s'est à nouveau davantage répandu en Suisse. De mon côté, j'ai toujours travaillé en étroite collaboration avec AvaSport en leur faisant part de mes retours, etc., ce qui m'a permis d'obtenir certains prototypes et de donner à nouveau des feedbacks ; c'était une super collaboration, j'étais très content des produits, toujours fabriqués selon des standards très élevés, mais réduits à l'essentiel.

[00:59:12] Ça doit être fonctionnel, sécurisé, durable, bien fini, mais sans gadgets inutiles dont personne n'a besoin. Puis est arrivé l'année 2020 et j'ai soudainement reçu la nouvelle que nous devions malheureusement nous retirer du marché. C'était un choc au premier abord. J'étais vraiment toujours très content des produits, je connaissais beaucoup de pilotes qui étaient aussi très satisfaits, et ensuite la question était de savoir ce qu'on pouvait en faire. Heureusement, tout s'est bien enchaîné et nous avons trouvé des solutions pour continuer.

[01:00:00] comment je peux remettre le produit sur le marché sous mon nom et comment nous pouvons continuer à produire avec cette même qualité et durabilité, etc., parce que je pense que ce sont les composants essentiels du matos GUR. On peut dire avec fierté que tout est fabriqué en Europe, sauf pour une petite partie du système de base qui n'est pas fabriquée en Europe. Il s'agit des anneaux du système à trois anneaux, ils viennent des États-Unis. Sinon, du fil au tissu de la housse, en passant par les sangles, les œillets, tout simplement tout est fabriqué en Europe.

[01:00:54] Et je pense que c'est aussi ce qui définit la qualité derrière tout ça. Le fait que tout soit encore monté en Bulgarie, fabriqué en Bulgarie dans des conditions équitables, et je crois que ça a toujours été un objectif majeur. Si ça continue, ça doit continuer comme avant. Ça ne doit pas changer quelque part.

[01:01:20] **Lucian Haas:** Alors, je comprends bien que la fin d'Avasport est, en quelque sorte, une conséquence économique de la crise du???

[01:01:29] **Stephan Rammerstorfer:** Oui, pas seulement, mais c'était certainement la cerise sur le gâteau quelque part. Ce n'était tout simplement plus viable et, par conséquent, il faut trouver d'autres solutions.

[01:01:45] **Lucian Haas:** Maintenant, Avasport avait une gamme de sellette très large, avec toutes sortes de modèles : des sellettes pour débutants, des sellettes de vitesse, des sellettes agro et autres. Mais maintenant, tu ne continues plus sur toutes ces gammes, tu dis plutôt que tu ne fais plus fabriquer que la sellette agro, c'est bien ça ?

[01:02:00] **Stephan Rammerstorfer:** Exactement, en fait, ça n'est pas seulement dû au passage d'Avasport à Change Gravity, c'était déjà une décision très réfléchie de la part d'Avasport auparavant. J'ai eu beaucoup de discussions, beaucoup de conversations avec eux à ce sujet et je peux tout à fait comprendre cette décision, parce qu'en fin de compte, le marché est évidemment extrêmement dynamique aujourd'hui, il y a beaucoup de gros acteurs sur le marché et cela signifie aussi qu'il faut constamment rester à la page, il faut continuer d'avancer. Étant donné qu'Avasport a ses origines dans le parachutisme, ils sont en fait très axés sur le robuste, le durable, le massif dans la manipulation de tous les matériaux, ce qui n'est évidemment plus le produit recherché aujourd'hui dans le milieu du parapente.

[01:03:01] D'autres fabricants ont énormément évolué et c'est pour ça qu'ils ont fait ce choix délibérément en se disant : « Hé, on se concentre sur les sellettes d'acro, on a encore une sellette pour enfants à côté qu'on peut continuer à produire, mais on ne veut pas s'aventurer dans le domaine des sellettes de type "Liege" ou "Schul", on va donc les retirer de la gamme. »

[01:03:29] **Lucian Haas:** Oui, je pense que la concurrence a beaucoup augmenté au fil des années. Si on regarde combien de marques de parapente produisent et développent aujourd'hui leurs propres selles, alors qu'avant, elles les faisaient peut-être fabriquer par un sous-traitant où elles ne faisaient que mettre leur marque. Mais aujourd'hui, beaucoup des grands, comme Advance, Nova, Ozone bien sûr, BGD, etc., ont désormais leurs propres selles. Air Design aussi, ce qui n'existait pas avant ; il y avait quelques gros fabricants de selles, Avasport en était un, et ils ont dominé une grande partie du marché, mais ensuite, c'est probablement pour cette raison que ça s'est effondré.

[01:04:12] **Stephan Rammerstorfer:** C'est certainement aussi l'une des raisons, je veux dire, Avasport avait une production très importante où le sujet du private labeling jouait justement une grande partie de l'histoire, puisqu'ils produisaient pour beaucoup d'autres fabricants. Bien sûr, avec notamment le départ vers l'Asie de l'Est, il y a eu un changement quelque part : les productions ont été délocalisées, on a soudainement eu d'autres options ou alors les plus gros fabricants ont monté leurs propres unités de production. Et je pense que, au final, c'est assez étonnant pour moi de voir combien de fabricants nous avons réellement sur le marché aujourd'hui.

[01:05:03] Qu'il s'agisse de parapentes, de selles ou de parachutes de secours, le marché est immense et, oui, je me demande souvent si tout le monde peut vraiment y survivre. C'est certainement une excellente question qui me préoccupe constamment.

[01:05:24] **Lucian Haas:** Ce que je trouve intéressant, c'est que moi aussi, j'ai commencé en 2004, donc ça fait déjà 20 ans que je suis du mouvement, au moins en tant qu'observateur. Et depuis 20 ans, je crois qu'on lit toujours que cette grande consolidation du marché doit finir par arriver, qu'il ne peut pas y avoir autant de différentes marques de parapente. Et il y a toujours des marques de parapente individuelles qui abandonnent et disparaissent du marché, mais apparemment, il en surgissent exactement autant de nouvelles, de petits designers qui travaillaient avant pour une marque, qui lancent maintenant leur propre marque, et ainsi de suite. Et au bout du compte, il n'y en a pas moins.

[01:06:00] **Stephan Rammerstorfer:** Absolument. Donc pour moi, la grande question est aussi de savoir combien de temps cela peut réellement durer. Bien sûr, tout dépend toujours du savoir-faire, de l'expérience que l'on apporte. Et je pense que, précisément pour cette raison, il y aura certainement toujours quelqu'un quelque part qui dira : « Hé, j'ai

peut-être conçu pendant des années pour d'autres entreprises, maintenant j'arrive, je veux enfin être libre, être libre de toute contrainte et simplement pouvoir suivre mon propre chemin, poursuivre ma vision, et maintenant j'essaie simplement. » Et je pense que c'est... la scène du parapente est une scène très passionnée, surtout dans le domaine professionnel, où il ne s'agit pas de...

[01:06:51] ...je ne fais pas des profits à millions pour pouvoir me mettre en retrait et regarder l'argent tomber, mais il s'agit de vouloir apporter quelque chose, de faire avancer mon projet, de progresser. Au bout du compte, le fait que je puisse en vivre ou non est un peu secondaire.

[01:07:15] **Lucian Haas:** Est-ce que tu parles aussi de toi-même là ? Donc, en gros, Changed Gravity, disons au moins la branche sellette de Changed Gravity, est-ce que c'est un, comment dire, un projet de passion, en fait ? Absolument.

[01:07:29] **Stephan Rammerstorfer:** Alors, je pense que c'est vraiment une passion qui est derrière tout ça. C'est juste super de voir que ça peut continuer. Au final, par rapport aux quantités que je produis ou que nous livrons, on est loin d'être à un stade où ça pourrait être économiquement intéressant pour quelqu'un. Mais au fond, c'est aussi là, c'est juste une passion, ça fait plaisir de tester, maintenant peut-être aussi de jouer à nouveau avec de nouveaux systèmes de tendances, de faire des essais, peut-être même de se laisser tomber du ciel à nouveau et d'avoir encore trois roues dehors.

[01:08:19] C'est juste passionnant de voir ce qui sort de la recherche et développement, oui.

[01:08:25] **Lucian Haas:** Tu par là de développement et de ces nouvelles opportunités peut-être. Ça veut dire qu'il pourrait être possible qu'à un moment donné, Changed Gravity arrive sur le marché avec un nouveau type de sellette ? Ça pourrait tout à fait...

[01:08:38] **Stephan Rammerstorfer:** ...pourrait être le cas, je ne veux absolument pas l'exclure. Je pense que oui, maintenant qu'on s'est un peu, disons, installés sur le marché, qu'on est progressivement plus présents auprès des gens, qu'on essaie bien sûr de continuer à faire vivre nos points clés, notre philosophie, qu'on a pu stabiliser à nouveau la production dans une certaine mesure, qu'on a pu constituer certains stocks, je crois que c'est maintenant le moment précis où on replonge dans le développement pour voir ce qui en ressort. Et oui, par conséquent, ce n'est absolument pas à exclure.

[01:09:23] De

[01:09:23] **Lucian Haas:** D'après ce que tu racontes, j'entends bien que, d'accord, tu ne pourrais probablement pas vivre uniquement du commerce de sellette. Maintenant, vers la fin du podcast, tu peux faire un peu de pub pour toi-même. Alors, qu'est-ce que tu fais d'autre et qu'est-ce que les gens peuvent obtenir de ta part, à part peut-être acheter un sellette de Base chez Changed Gravity et bénéficier de tes super conseils ? Qu'est-ce qu'ils peuvent obtenir d'autre de ta part ?

[01:09:48] **Stephan Rammerstorfer:** Pour ma part, c'est bien sûr comme tu l'as dit, vivre uniquement de la vente de sellettes, c'est actuellement surtout parce que c'est une niche dans la niche dans la niche, c'est absolument illusoire de vouloir viser une rentabilité là-dedans. En conséquence, j'ai bien sûr d'autres piliers. Un pilier ou un domaine, c'est certainement la formation continue dans des domaines très variés. Pour moi, l'objectif est clairement d'accompagner les pilotes vers leur autonomie, parce que je pense que c'est la même chose pour le parapente que pour la conduite automobile.

[01:10:33] Tu passes ton brevet et là, tu sais où est l'accélérateur, où est le frein, où est l'embrayage, mais tu n'as pas encore l'expérience. Et maintenant, soit tu l'acquies par toi-même, en étant prêt à investir beaucoup de temps, soit tu peux l'obtenir auprès d'un instructeur en suivant un cours. Et je pense que c'est précisément un domaine dans lequel j'aime beaucoup travailler en transmettant mes expériences, mes connaissances, justement dans le domaine du cours SIV, mais aussi dans le domaine des cours spécifiques au matériel, les cours de basepack, les cours de parachute de secours,

[01:11:20] des ateliers généraux sur le matériel, où le but est simplement d'apprendre aux gens ce qu'ils peuvent vérifier eux-mêmes sur leur propre équipement, ce qu'ils peuvent faire eux-mêmes, comment réagir si j'ai une suspente déchirée pendant mes vacances, etc. Je n'ai pas toujours besoin d'un centre de réparation immédiat, je peux faire beaucoup de choses moi-même. C'est certainement un domaine que nous voulons continuer à développer et qui procure beaucoup de

plaisir, parce qu'on voit l'évolution des gens et qu'on est très proche d'eux.

[01:11:56] En tant que petit domaine complémentaire, nous proposons bien sûr aussi des vols en tandem. Là aussi, il est certain que l'accent est mis sur la qualité. Il ne s'agit pas simplement de proposer un vol, cela doit être une expérience. Ce qui est aussi un domaine très passionnant pour moi personnellement, c'est la collaboration avec d'autres entreprises partenaires ou des sociétés autour de nous, à savoir ici dans la vallée, collaborer avec Flugsau par exemple, où je travaille aussi en tant que pilote test, où je peux apporter mes retours de manière constructive, etc., où il y a aussi à nouveau un peu,

[01:12:41] ... un peu d'argent de poche en plus, pour savoir si on peut se payer une semaine de vacances en vol ou aller manger un bon resto. C'est vraiment super, exactement. Et oui, je pense que c'est ça. On verra où ChangeGravity va en plus dans le futur. Il faut...

[01:13:04] **Lucian Haas:** pour être un bon pilote qui veut aussi vivre de l'aviation et en tourner autour, il faut aussi être un artiste de la vie ?

[01:13:12] **Stephan Rammerstorfer:** Je crois définitivement, je crois définitivement. Enfin, l'idée que je vais devenir multimillionnaire dans le domaine du parapente, je pense qu'on peut direct la mettre de côté. Ça ne sert à rien.

[01:13:28] Bien sûr, c'est aussi un peu, oui, je pense que c'est complet, le parapente est un style de vie. Plus on le pratique intensément, plus on s'imprègne de ce style de vie. Et c'est un style de vie très simple, très, oui, incertain par moments, où, oui, où je ne sais peut-être pas encore tout à fait ce qui se passera après-demain. Comme c'est le cas en volant. Oui, aujourd'hui je pense encore que la météo sera parfaite après-demain. Demain matin, la météo pour après-demain a soudainement un tout autre aspect. Et je dois être capable de gérer ça. Et c'est certainement toute une histoire de vie, oui.

[01:14:16] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quelque chose qui te fascine, cette incertitude ? Ou est-ce que c'est plutôt parce que tu as dit au début que tu n'es pas vraiment quelqu'un qui aime prendre des risques, et que tu essaies évidemment de tout contrôler ? Comment est-ce que tu gères le fait de s'immerger dans un style de vie qui exige de ta part une très grande prise de risque, avec cette incertitude et la manière de s'y adapter ?

[01:14:42] **Stephan Rammerstorfer:** Je pense aussi que, là encore, les conditions cadres que l'on se fixe soi-même peuvent être extrêmement importantes. Si j'ai par exemple une voiture chère, si j'ai encore des crédits en cours, un appartement coûteux à financer, etc., alors ça va être relativement difficile de s'y retrouver et je prendrai un risque élevé. Mais si je suis prêt à adapter mon mode de vie en conséquence à mon activité, si je vis relativement simplement, si j'ai un local abordable pour ma boutique, si je n'ai pas besoin de prendre l'avion quatre ou cinq fois par an pour les vacances, et que ça me suffit aussi de descendre au lac à vélo...

[01:15:33] et je suis heureux. Si je peux m'organiser comme ça, c'est aussi une forme de gestion des risques, ce qui réduit massivement mon risque résiduel. Et je pense qu'on peut décider de cela soi-même.

[01:15:47] **Lucian Haas:** comme on veut. Est-ce que tu aurais une sorte de base-système pour ta vie ? Si tu dis que ça ne marche pas, alors je tire une suspente quelque part et mon système de change-gravity actuel s'envole, mais est-ce qu'il y a autre chose qui me porte encore, avec lequel je peux ensuite atterrir en sécurité quelque part ?

[01:16:03] **Stephan Rammerstorfer:** Je le crois absolument. D'une part, bien sûr, tout mon entourage, ce qui constitue certainement un système de base extrême pour

[01:16:12] **Lucian Haas:** c'est pour moi,

[01:16:12] **Stephan Rammerstorfer:** ce qui me porte aussi à chaque fois, ce qui me soutient. C'est très, très précieux. Et d'un autre côté, il est certainement aussi important de savoir que j'ai appris un métier, que j'ai accumulé beaucoup d'expérience professionnelle pendant plus de dix ans en tant que technicien de service. Je peux aussi, même si ce n'est pas dans le parapente, je peux revenir à tout moment. Aujourd'hui, les mécaniciens expérimentés et compétents sont recherchés et j'ai donc ma base-système là-dessus. Et si ça ne devait pas être, alors c'est comme ça, on revient simplement en arrière.

[01:16:52] **Lucian Haas:** Bien, Stefan, j'espère que tu n'auras pas à solliciter ton système de base ici, sauf si c'est volontaire. Sinon, je te souhaite beaucoup de succès avec Change-Gravity, avec tout ce que tu y proposes, des sellettes aux cours SIV, en passant par le conseil et tout le reste. Et merci beaucoup pour ton récit. Merci infiniment, Lucian.

[01:17:17] Podz-Glitz est le podcast du blog de parapente Looglides. Si vous aimeriez en recevoir davantage, devenez alors un contributeur des deux projets. Podz-Glitz et Looglides sont disponibles sans publicité et sans paywall. Cependant, il y a derrière tout cela beaucoup de temps, beaucoup de travail et pas mal de frais. En tant que contributeur, vous aidez les deux projets à continuer de se proposer et de se développer pour la scène du parapente. Le montant que vous donnez, vous le déterminez vous-même. Ma suggestion non contraignante est de 60 euros par an ou, soit 5 euros par mois. Toutes les informations sur la manière dont votre contribution me parvient se trouvent sur le site looglides.blogspot.com. Vous y trouverez le menu « Fördern ». Looglides s'écrit Lu-Glitz.

[01:18:04] Je remercie tous les contributeurs. Le prochain épisode de Podz-Glitz sortira dans deux semaines. D'ici là, ne tombez pas du ciel. Ciao..